10e Année ▰ No 434 — 50 centimes — 12 Janvier 1907 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

LE MATCH DES SPRINGBOCKS

Après un essai, le capitaine Roos vient de poser le ballon. Morkel essaie le but.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Fermes & Châteaux ▰ Femina
Musica ▰ Le Petit Magazine ▰ ▰ ▰ ▰ ▰
9 & 11, Avenue de l'Opéra ▰ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

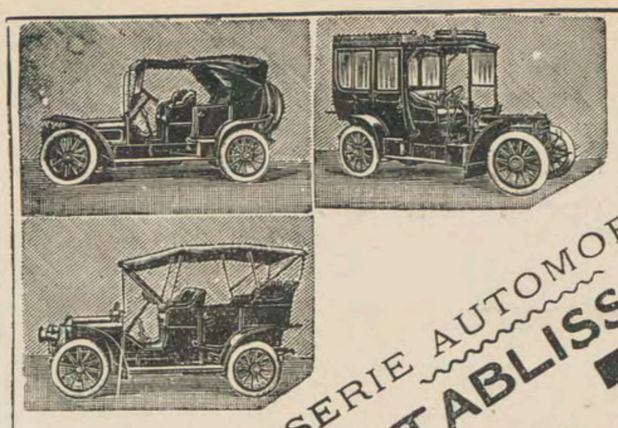
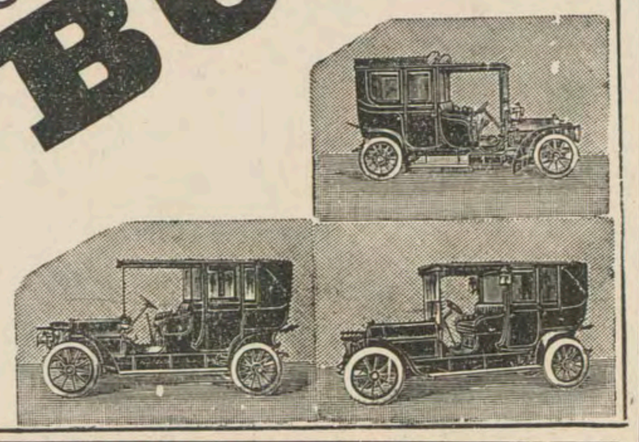
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SOCIETE DES AUTOMOBILES
Eugène BRILLIÉ
60, bd Péreire (place Wagram)
Adr. télég. **Autobril-Paris** | Télép. **535.56**
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus, Camions Tracteurs. Moteurs, Canots
Construits dans les Ateliers d'Artillerie de
MM. SCHNEIDER & Cie
LE HAVRE
Fournisseurs de la Cie générale des Omnibus de Paris

LA BENGALINE
est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté p'la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue **MEYRIGNAC,** Spécialiste-Herniaire, **229, Rue St-Honoré, Paris.**


adresse télégraphique
BUAT-SENLIS
CARROSSERIE AUTOMOBILE DE LUXE
ÉTABLISSEMENTS
LEON BUAT
TÉLÉPHONE
36


Etablissements Bergougnan & Cie
PNEU
LE GAULOIS
Clermont-Ferrand

HERNIE
BANDAGE BARRÈR
Elastique, sans ressort, adopté pour l'ar
Expérimenté par les premiers spor tsmen du monde, il contien sans aucune gêne les hernie les plus difficiles et ne se déplace ja mais, quelles que soient la violenc et la durée de l'effort. Seul entre tous il permet de se livrer sans souffranc ni danger à l'escrime, à l'équitatio et à tous les sports athlétiques
BROCHURE ET ESSAIS GRATU
M BARRÈRE, 3, bd du Palais, P

COMPTOIR BISONT
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (D
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS
Vente directe au particulier. — Expor
Demandez le Catalogue illustré co
Chronomètres, Montres artistiques, Pe
Réveils, Bijouterie — Maison de con

DÉFIEZ-VOUS, Ma
de l'action nocive du temps. — Prenez tous le
au coucher deux dragées de **ROMASTINE BO**
Ce produit **AUGMENTE** *RAPIDEMENT L'AM*
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTU
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ben, mon vieux, je me suis fait adresser tous les catalogues de l'Exposition de l'automobile... tu me croiras si tu veux, je n'ai pas encore trouvé de type de voiture à ma convenance !

— Il sait où il va, dis, papa, le ballon ?
— Mais non... Pas encore. Le jour où il pourra aller où il voudra, on ne prendra plus de fiacres !

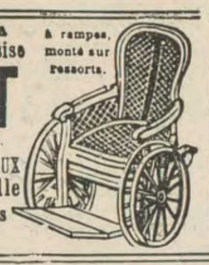
— Avec le verglas, Madame n'aurait pas dû sortir sans antiderapant... Madame veut-elle que je lui indique une bonne marque ?

— Citoyens, je ne me suis voté six mille francs de plus comme depute que pour pouvoir acheter une auto... Avec elle, je ferai à Paris toutes les commissions de mes électeurs beaucoup plus vite !

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu. Cu
Liquides astringe
GUÉRISON RAPI
et rapide des ma
contagieuses; très
cace dans les ma
de la vessie : cystite
catarrhe, hémat
113, faub. St-Honoré

FAUTEUILS DUPONT
mus par la personne assise
à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à Manivelles — Envoi franco du Catalogue


AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants — BORDEAUX

CYCLES & MOTOCYCL
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQU
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 M
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS
(CATALOGUE FRANCO).

PUTEAUX (Seine)
AUTOMOBILES
DE DION-BOUTON
PUTEAUX (Seine)
SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

12 Janvier 1907 — N° 434
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE MATCH DE HOCKEY STADE FRANÇAIS-SOUTHGATE H. C.

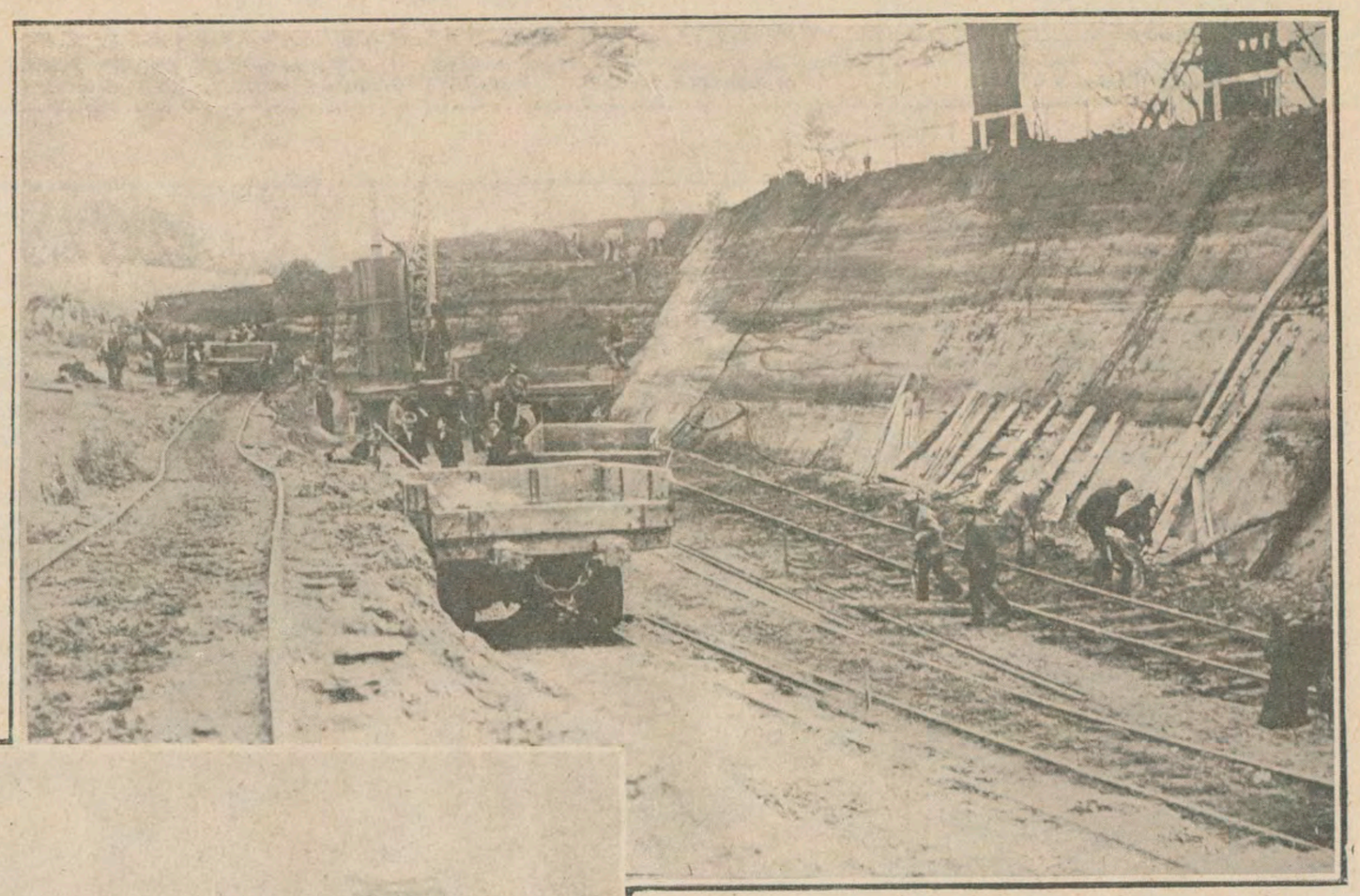
Le Stade français a récemment disputé à Londres un match de hockey avec l'équipe du Southgate H. C. Les Parisiens, déroutés par un terrain boueux et entièrement détrempé, jouèrent en dessous de leur forme. Seul, Poupon s'est montré excellent joueur et réussit à marquer les trois seuls buts faits par le Stade, alors que le Southgate H. C. en comptait treize. Le lendemain, à Hyde-Parck, le Stade disputait une nouvelle partie contre le Hampstead H. C. qui le battait par 12 buts contre 2.

UN AUTODROME ANGLAIS

Le premier autodrome construit en Europe est plutôt, à proprement parler, une piste pour automobiles. Il ne peut guère servir qu'à des exhibitions sans intérêt.

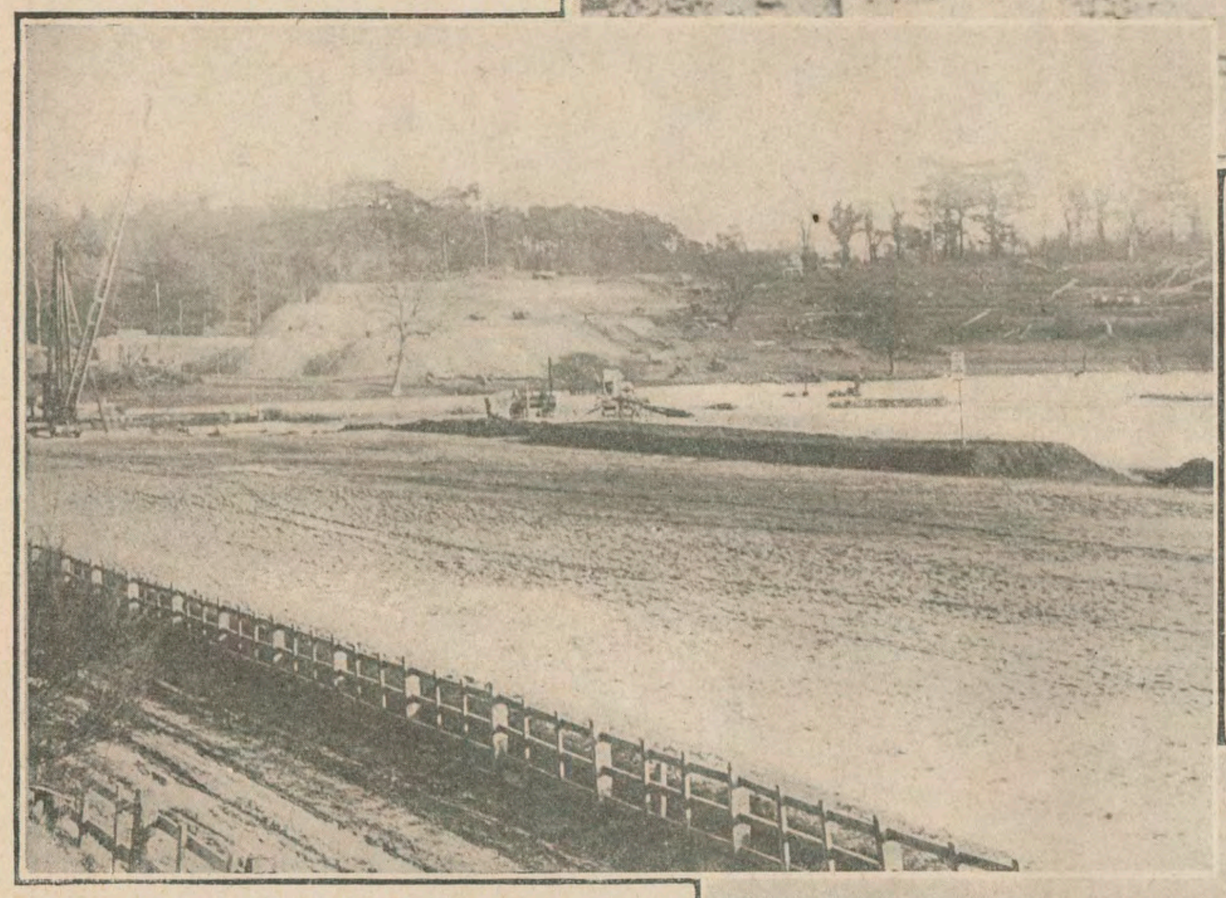
AURONS-nous en 1907 notre course de vitesse annuelle ? La question n'est pas encore tranchée, et on peut dire que le monde automobile est dans l'anxiété, en attendant la décision du ministre qui, d'un trait de plume, va ajouter ou retrancher quelques millions au chiffre total de notre production et, en même temps, aux salaires des ouvriers des multiples industries qui gravitent autour de l'automobile.

Il est certain qu'il est pénible de se trouver chaque année dans la même position d'expectative. La situation d'une industrie ne peut pas continuer à dépendre de la volonté du ministre du jour, qui peut n'être pas celui de la veille et qui n'est pas celui du lendemain. Le seul remède est celui qui est préconisé depuis plusieurs années déjà, et dont le marquis de Dion s'est fait aux dernières réunions de la Chambre syndicale et du Comité de l'Automobile Club de France l'éloquent défenseur : la création d'un autodrome.



Une tranchee.

Les travaux de nivellement de la piste ont exigé un énorme déplacement de terres. On peut s'en faire une idée par cette photographie.



La ligne de départ.

Le départ est donné à peu près au milieu de la première ligne droite, qui présente presque aussitôt après une légère pente.

Des routes et non une piste

Mais ici il ne faut pas confondre. Il ne faut pas que la commune désinence induise en erreur et fasse rapprocher l'autodrome du vélodrome. Ce n'est pas une piste pour automobiles qu'il faut créer, mais une suite de routes, naturelles ou artificielles, mais qui soient de vraies routes, avec les côtes, les descentes, les virages, les incidents de toutes sortes, la *route*, en un mot, avec toutes ses variétés, mais sans ses dangers.

Plus de passages à niveau, plus de traversées de village, plus de chiens dangereux et de poules traîtresses ; un long ruban qui se déroule, sur lequel le conducteur puisse se lancer à toute vitesse, avec la même sécurité qu'un mécanicien d'express sur une ligne de chemin de fer idéale qui ne comporterait ni aiguilles, ni signaux, ni disques ronds ou carrés.

Tout autre conception de l'autodrome est fausse et condamnée par avance à l'insuccès, parce qu'elle ne répond pas aux besoins de l'industrie et qu'elle ne satisfait pas entièrement à ceux du sport.

De nombreux projets ont été présentés. Ils exigent tous des capitaux énormes. On ne s'en étonnera guère si on pense à la superficie nécessaire pour établir la piste d'une cinquantaine de kilomètres indispensable pour obtenir la régularité des épreuves. Et on peut se demander si on est sûr de trouver, pour ces capitaux, la rémunération suffisante.

Les Anglais ont préféré la piste

En Amérique, la question se pose autrement. Là, les espaces vides ne manquent pas, terrains inhabités et incultes, et les

Le grand virage.

Le grand virage a 465 mètres de rayon. Il est relevé à 35°.

capitaux ne devraient pas faire défaut pour une de ces entreprises capable de séduire l'esprit américain, toujours épris du gigantesque : *the greatest track in the world!* Et cependant, l'Amérique s'est arrêtée à la piste, piste de vitesse, courte et plate, fermée, ou parfois en ligne droite, comme en Floride.

Le premier autodrome que nous avons en Europe est basé sur les mêmes errements. Il est construit à Weybridge, station de la ligne de Londres-Southampton, par le Club automobile de Brookland.

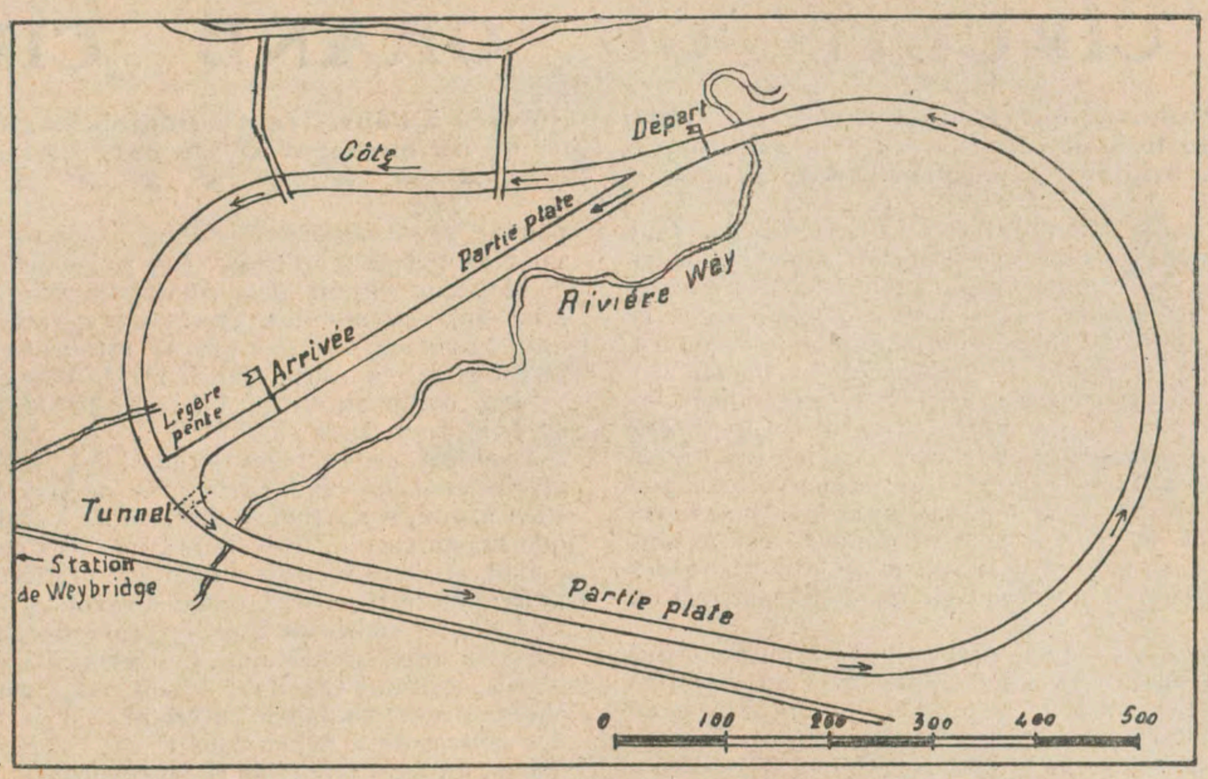
C'est une véritable piste, dont la configuration générale rappelle celle du Vélodrome du Parc des Princes, avec un grand et un petit virage reliés par deux lignes droites. Elle mesure 4.300 m. Au dernier tour, les voitures prendront une ligne transversale sur laquelle se fera l'arrivée. en sorte que les concurrents ayant terminé le parcours ne gênent pas ceux qui continuent la course. La longueur du dernier tour, du départ à la ligne d'arrivée, se trouve ainsi portée à 5 kilom. 200. La ligne d'arrivée est d'ailleurs suivie d'une côte en pente douce, de façon à permetre aux voitures de s'arrêter plus facilement.

Le grand virage a 465 mètres de rayon et le petit 304 mètres.

Les plans, établis par le colonel Holden, ont été calculés pour une vitesse de 145 kilomètres à l'heure. C'est donc dire qu'il ne faut pas s'attendre à y voir des voitures de course.

Néanmoins, pour cette vitesse, le relevage du petit virage est de près de 8 mètres, en sorte que les roues de droite sont à un niveau de 70 centimètres au-dessus de celui des roues de gauche.

La largeur de la piste est d'un peu plus de trente mètres. Un tunnel sous la piste permet l'accès de la pelouse centrale aux voitures pendant les courses.



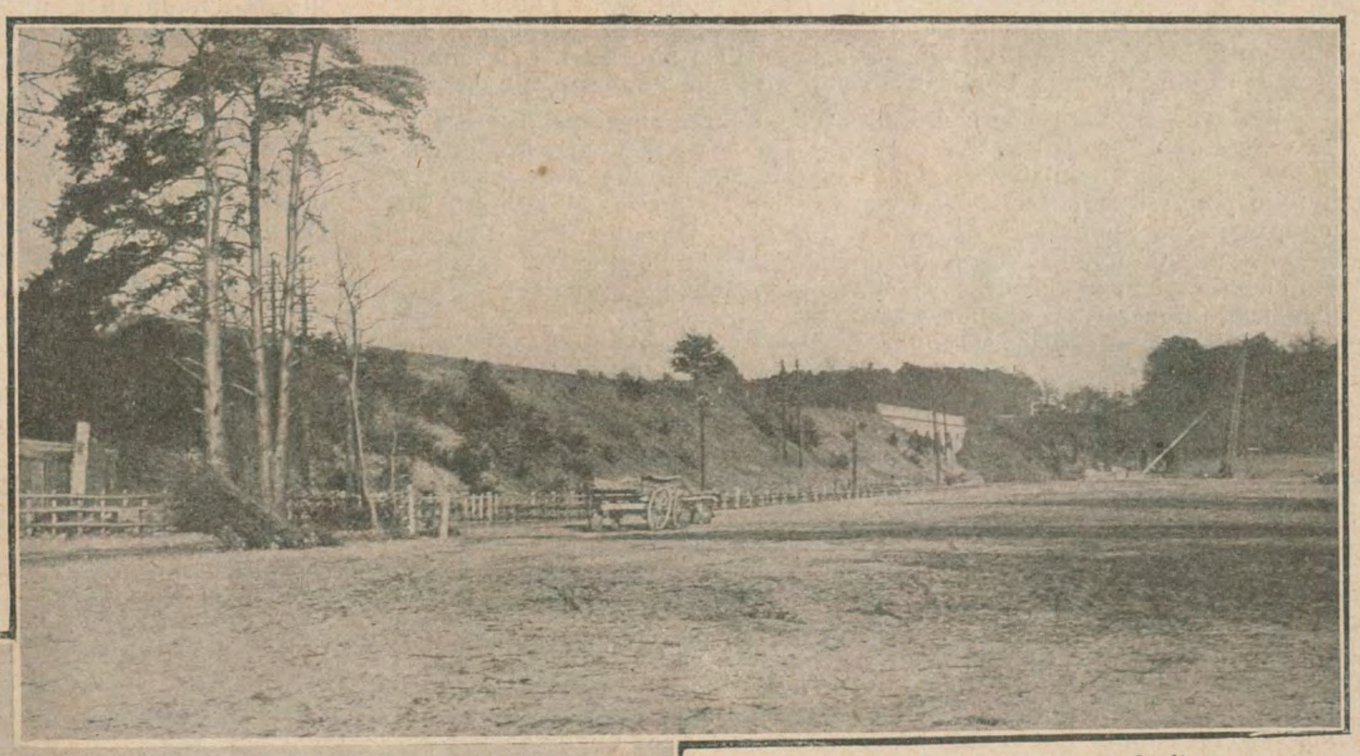
Plan de l'autodrome de Brookland.

La forme générale de la piste rappelle celle du Parc des Princes. Elle mesure 4 kilom. 300 de longueur, et 5 kilom. 200 du départ à l'arrivée, qui se fait sur la piste diagonale.

A l'exception de la petite pente qui suit la ligne d'arrivée, la piste sera presque entièrement en terrain plat. Néanmoins, presque aussitôt après le départ, les voitures auront à monter une petite côte de 3 p. 100 et après le petit virage à descendre une pente d'environ 4 p. 100.

Voici d'ailleurs les principales caractéristiques de l'Autodrome encore en construction :

Longueur du circuit.....	4.300 m.
Longueur du dernier tour.....	5.200 »
Rayon du grand virage.....	465 »
Rayon du petit virage.....	300 »
Ligne droite du petit au grand virage.....	1.000 »
Ligne droite du grand au petit virage.....	800 »
Ligne droite diagonale.....	1.000 »
Largeur de la piste.....	30 »



La deuxième ligne droite.

La plus longue des lignes droites mesure, en chiffres ronds, un kilomètre. Elle est entièrement en terrain plat.

La construction du petit virage.

Le petit virage n'a qu'un rayon de 300 mètres, aussi la différence de niveau entre le bord inférieur et le bord supérieur atteint-elle près de huit mètres.

C'est donc d'une véritable piste qu'il s'agit, et on est en droit de se demander quels services nos voisins en attendent, puisque d'une part, ne présentant aucun des accidents de la route, elle ne permet pas d'y mettre à l'épreuve les voitures de touristes et que, d'autre part, les virages de trop faible rayon et insuffisamment relevés empêchent toute tentative de vitesse.

On n'y pourra donc faire que des exhibitions ou des épreuves de longue durée qui semblent séduire les chauffeurs anglais, puisque deux d'entre eux, et des plus célèbres, Jarrott et Cecil Edge, ont déjà retenu la piste pour des records de vingt-quatre heures.

Quel enseignement en retirera-t-on ? Que nous apprendra la piste de Brookland ? Que les moteurs peuvent tourner pendant vingt-quatre heures, ou que les conducteurs sont capables de rester au volant pendant deux fois douze heures ? On s'en doute un peu depuis quelque temps déjà. C'est pourquoi, tout en reconnaissant qu'il y a, de la part du Club de Brookland, un joli effort dans la construction de son autodrome, nous ne pouvons que souhaiter qu'il ne trouve pas, en France, d'imitateur.

F.-A. Wheel.

PETIT CIRCUIT OU GRAND CIRCUIT ?

Le grand circuit enlève une importante partie d'intérêt à l'épreuve d'automobiles, le public se rendant mal compte de la position des chauffeurs et de la lutte qu'ils engagent ☙ Un petit circuit est bien préférable ☙ Mais il ne faudrait pas qu'il fût trop proche de Paris ☙

MAINTENANT que la question de la course de vitesse, sauf intervention toujours possible des pouvoirs publics, est complètement réglée, une question se pose, le choix du circuit. Depuis quatre ans, chaque année à la même époque, la commission sportive fait du tourisme chaque dimanche pour découvrir les routes rêvées dénuées de villages et de passages à niveau où l'on pourra lancer sans danger, sur des chemins strictement neutralisés, les voitures de course. Il y a quatre ans, on avait découvert le Circuit des Ardennes françaises, où Théry remporta sa première victoire. Les routes étaient belles, le circuit excellent et presque assez accidenté, mais une autre difficulté valut des ennuis sans nombre aux fanatiques des courses, Mazagran, charmant village, ne pouvait donner asile à tous ceux qui voulaient assister à la grande épreuve, et il fallut faire des kilomètres et des kilomètres avant de découvrir un hôtel possible où passer la nuit.

En 1905, le Circuit d'Auvergne, avec ses virages innombrables, obtint un très réel succès, mais les constructeurs déclarèrent avec un ensemble touchant que la route était trop difficile et que la victoire dépendait plus de l'habileté du conducteur que du mérite des voitures, qui ne pouvaient pas s'étendre. Au point de vue spectacle, le Circuit d'Auvergne valut un triomphe aux organisateurs; dans les deux épreuves les Eliminatoires et la Coupe, le public en masse afflua vers Clermont-Ferrand et Royat et trouva pour passer la nuit toutes les commodités désirables. Mais la moyenne réalisée assez basse, étonna les sportsmen, on fut d'avis pour 1906 de trouver un autre circuit où les difficultés de la route seraient beaucoup moindres : on rechercha les lignes droites les plus longues et les plus plates, on fabriqua des routes de fortune planchéiées pour éviter les moindres virages, mais cependant, en dépit de la proximité de Paris, — 210 kilomètres pour aller au Mans — le circuit des deux jours de juin 1906 fut, au point de vue financier, désastreux.

Le Circuit de la Sarthe était trop grand

On a cherché les raisons de cet insuccès. Elles sont, paraît-il, très simples. Le circuit établi entre la Fourche, Saint-Calais et la Ferté-Bernard était trop grand ; le public pouvait trop facilement trouver sur les bords de la route un endroit propice pour voir passer en vitesse les voitures ; trop d'autorisations furent données à des particuliers de bâtir des tribunes le long du chemin, si bien que celles de l'A. C. F., dont on souhaitait un gros bénéfice, furent à peu près désertes.

Et puis l'on fut d'accord pour trouver un peu longs les entr'actes entre le passage des voitures. Le côté spectacle, en dépit de la régularité de l'épreuve, fut peu passionnant et quand les sportsmen revinrent au mois d'août aux Ardennes, ils furent ravis d'assister à une belle course disputée sur un petit circuit. Certains de nos confrères triomphèrent, car ils avaient annoncé déjà que les petits circuits étaient tout aussi bons que les grands, quoique moins coûteux, et notre collaborateur Faroux, qui, en 1905, avait assisté en Amérique à la Coupe Vanderbilt, avait le premier dit les mérites de ces épreuves où le public reste toujours au courant de la marche et de la position des voitures qu'il voit passer si souvent.

Cette année on est donc à peu près d'accord pour rechercher un petit circuit. Je sais bien que certains constructeurs préféreraient une piste plus longue, car ils craignent, à tort, selon nous, d'ailleurs, que des manœuvres comme le bouchon ou le balançage soient favorisées sur des routes où l'on est pour ainsi dire contraint de se passer constamment. Mais en somme, comme dans les courses d'automobiles, il n'y a pas eu jusqu'aujourd'hui de fautes commises en course, je trouve qu'il est un peu puéril de les prévoir.

L'organisation confiée à un entrepreneur

La grave question est dans l'organisation : l'A. C. F. qui l'an dernier n'a trouvé aucun bénéfice dans le circuit, mais qui, bien au contraire, a dû sortir pas mal de billets de sa caisse, a décidé cette année de confier toute l'organisation à un entrepreneur qui aurait charge de mettre le circuit en état, en échange de quoi, il recueillerait tout le bénéfice de l'opération. Notre collaborateur Victor Breyer, qui a résolu de mettre tout en œuvre pour réussir, est chargé de cette entreprise.

Mais toute la question est aujourd'hui de découvrir le circuit idéal. Pour éviter les trop grands frais, il faut que la route, — qui devra avoir de 45 à 60 kilomètres au tour, ne traverse aucun village ni aucun passage à niveau. — Elle devra — question nouvelle — être près de Paris.

Ceci est une grande difficulté à surmonter. Non point que les routes excellentes n'abondent dans les environs de Paris, mais, je ne suis pas sans craindre que la proximité même de la capitale ne soit cause de mille ennuis. Ce n'est pas l'affluence même des spectateurs le jour de la course, mais c'est l'affluence des curieux pendant les essais qui m'alarme un peu. Deux cents kilomètres ne sont pas une mince distance pour les touriste, et au Mans, l'an dernier, on rencontrait sur la route pendant la mise au point des voitures, trop de promeneurs qui encombraient la chaussée et les bas côtés, que sera-ce, si, comme on le fait prévoir, le Circuit est choisi entre Fontainebleau et Provins ?

Il est évident que cette proximité même de Paris est indispensable, si l'on veut trouver un bénéfice dans l'organisation de la course, mais tout de même, ne faut-il pas exagérer et risquer de graves accidents toujours possibles ou une interdiction pour augmenter des bénéfices importants.

Autre question encore : reviendra-t-on au Circuit mouvementé d'Auvergne ou au Circuit plat de la Sarthe? Cette année, en dépit des exagérations de ceux qui affirmaient que l'on dépasserait de loin tout ce qu'on pouvait rêver comme vitesse, on a obtenu tout juste ce résultat de voisiner avec le 100 à l'heure. Les constructeurs ne pensent plus autant de mal d'un circuit plus compliqué qui permet des vitesses presque aussi impressionnantes. Quant à la question des accidents, elle n'existe pas. Les deux voitures qui se retournèrent l'an dernier furent celles de Fabri sur la route planchéiée de Vibraye, juste à l'endroit où l'on voulait éviter un virage, l'autre, celle de Teste, en pleine ligne droite. après la Fourche.

Tous les conducteurs aujourd'hui sont assez maîtres de leurs machines et de leurs nerfs pour ne pas redouter une route difficile. Bien mieux, il y a moins d'accidents à craindre sur une route difficile que sur un chemin trop simple, où l'on s'emballe petit à petit.

La question du petit ou du grand Circuit est tranchée en faveur du petit; elle reste entière, quant à savoir si l'on aura une route droite ou aux virages multiples. Pour la proximité de Paris, j'ai peur qu'elle ait une trop grosse importance. Le Circuit d'Auvergne a obtenu le plus grand succès, bien que Clermont ne soit pas à côté de la Porte-Maillot, et si Victor Breyer voulait m'en croire, il irait faire un petit tour du côté des sources de la Seine, dans le val Suzon, il y a des routes merveilleuses, un pays splendide et nouveau pour les touristes, la proximité de Dijon et l'absence de villages vaudraient des frais d'organisation infimes. Evidemment c'est à près de 300 kilomètres de Paris, mais cependant je crois bien que les touristes et les fanatiques n'hésiteraient pas à aller jusque-là pour voir une belle course dans un paysage de choix.

Et je ne cite ce coin de France que pour le connaître un peu ; chaque jour, les agents provinciaux et les directeurs de garage, qui ont tout intérêt à avoir chez eux le grand event, envoient des projets qui tous ont leurs avantages et leurs inconvénients. Ce serait tout de même bien extraordinaire de ne pas découvrir, sans aller jusqu'à Salon, des routes merveilleuses où lancer les voitures.

Le département de l'Aisne, la Seine-et-Marne et l'Oise se disputent ce privilège et au sujet de ce qu'on peut dire, je doute fort que les populations soient si contraire au principe de la course. On a fait circuler, paraît-il, dans la Sarthe et dans le Puy-de-Dôme des pétitions de protestation. Les populations protestent contre les excès commis l'an dernier par les chauffeurs ; on cite des totaux extravagants de moutons ou de poules écrasées ; les mères parlent de leur terreur constante pour leurs enfants ; on se figure que chaque coin de haie cache un paysan farouche qui guette les chauffeurs.

Il ne faut pas exagérer. Je suis retourné au Mans depuis le circuit, j'ai retrouvé le long des routes le même sourire ami des indigènes qui ont l'habitude de voir passer les autos, et c'est un fermier de Saint-Calais, dont on a écrasé pas mal de dindons, qui fut le premier à me demander pourquoi on ne recourrait pas sur la même route.

Pendant un essai dans une voiture de course, nous avons écrasé un mouton; c'est un accident qui peut arriver au plus prudent. Nous avons demandé au propriétaire le prix de sa bête et je vous assure qu'il n'a pas parlé de nous donner des coups de fourche quand, en clignant de l'œil, il a ramassé les louis qu'on lui allongeait.

Quant à l'Auvergne, cette année encore la route du circuit a été sillonnée de voitures en course; le chemin n'était pas gardé, mais les paysans prudents savaient qu'en restant sur les bas-côtés, ils ne risquaient rien et ils saluaient à grands cris le passage des concurrents dans des nuages de poussière.

La nécessité de la course

Il est indispensable que la course de vitesse annuelle ait lieu cette année; le principe de la Coupe de l'Empereur, avec des modèles établis selon de savants truquages ou la Coupe Florio ne peuvent pas suffire aux constructeurs, il y a un banc d'épreuve pour les moteurs; le champ d'expérience pour le châssis, c'est la route et c'est la route.

On menace les constructeurs de les priver de ce moyen d'apprécier la valeur de leurs travaux. Aucun concours ne pourra remplacer ce combat loyal où chacun fait l'impossible pour gagner. L'industrie française n'a triomphé jusqu'à présent que parce que la France seule est demeurée fidèle à la vitesse; si brusquement, au moment où les nations concurrentes s'apprêtent à organiser des épreuves, nous supprimons la nôtre, il est évident que nous allons traverser une phase difficile. Les menaces d'interdiction ne sont fondées sur aucun prétexte sérieux.

Depuis trois ans il n'y a nul accident, il n'y a aucune raison pour qu'il y en ait un cette année. Et puis, quoi ! parce qu'il y a un accident de chemin de fer, supprimerait-on les voies ferrées ? Faire courir, il faut le répéter encore, ce n'est pas aller au devant d'accidents ; au contraire c'est donner à tous les chauffeurs des leçons de sang-froid, d'habileté et d'adresse. Il y a plus de danger à confier les autobus et les taximètres automobiles à des coiffeurs ou à des maçons de la veille qu'à lancer sur un circuit gardé des mécaniciens de métier.

On a l'air, quand on réclame la course, de combattre contre des moulins à vent ; l'autorisation sera plus difficile à obtenir qu'on le suppose et c'est pourquoi il est de tout intérêt de choisir dès aujourd'hui une route qui présente toutes les garanties, de présenter en réponse aux pétitions auxquelles je fais allusion, d'autres pétitions qui montrent que les populations acceptent l'épreuve d'enthousiasme. Mais, en dépit des rapports remis au ministre, on a l'air de dormir un peu, et ce n'est guère le moment. Il faut se hâter si l'on veut remporter cette victoire et que ce soit avec un grand ou un petit circuit, près ou loin de Paris, il faut que la course de 1907 ait lieu, pour montrer au monde l'extraordinaire vitalité de l'industrie automobile française.

ROBERT DIEUDONNÉ.

SUR LE GAZON :

RAGUENEAU

Une vieille gloire qui dure et durera longtemps encore ✍ L'homme du cross country et du record de l'heure est le coureur préféré du public ✍

S'IL est un homme dont le nom vient immédiatement à l'esprit dès qu'on parle courses à pied, c'est bien Ragueneau. C'est, du reste, de toute justice.

Depuis à peu près dix ans qu'il est sur la brèche, il a travaillé dur pour percer d'abord, alors que, tout jeune coureur, l'expérience lui faisait encore défaut, puis, une fois qu'il eut conquis sa place, la première, pour la défendre contre les adversaires qui l'attaquèrent sans cesse, et nous devons constater qu'il sut la conserver. Aussi, la gloire lui vint-elle vite, et il n'y eut pas d'épithètes trop élogieuses pour caractériser celui qui s'était fait le type du coureur à pied.

Le pourquoi d'une renommée

Ragueneau doit cette gloire, la plus solide et la plus durable que possède notre sport, qui en a vu tant d'éphémères, à sa valeur, d'abord, qui l'a maintenant classé dans sa spécialité à bien des échelons au-dessus de ses concurrents les plus en vue; il la doit aussi à ce que la foule, cet être dont les emballements sont parfois aussi subits que ses colères sont injustifiées, lui a tout de suite donné ses préférences et qu'il est depuis longtemps celui qu'on se montre et celui qu'on acclame. Vous dire qu'il n'y a pas d'autres athlètes qu'on se désigne aussi du doigt serait truquer la vérité, mais il est certains jours où quelques-uns de ceux-ci préféreraient largement être moins en vue, pour être moins exposés à recevoir les briques et cailloux que sont les applaudissements que la foule leur réserve.

La popularité de Ragueneau, la plus grande qui soit sur nos pistes, n'a pourtant pas, et ceci est tout à son avantage, troublé la sérénité parfaite du champion montrougien. Alors que d'autres, plus impressionnables ou moins pondérés, eussent senti l'orgueil monter en eux sous les acclamations frénétiques des populaires. Ragueneau est toujours resté calme au milieu de ces enthousiasmes. Le dernier tour fini, il ne fait pas une foulée de plus. A quoi bon se fatiguer? Remettant son pardessus et reprenant sa serviette, il s'en va vers le vestiaire d'un pas un peu traînant et les genoux en dedans. Autour de lui, on le félicite amplement, les uns louant sa tactique, d'autres voulant bien lui montrer combien ils apprécient sa manière de courir, recommencent en paroles le nombre respectable de tours qu'il vient de couvrir en courant. Sans s'arrêter, toujours impassible, le triomphateur continue sa route avec, au coin des lèvres, un sourire. Rit-il des adversaires qu'il a battus, ou du public gobeur qui l'entoure? Non, il pense à la douche qu'il va prendre dans une minute, il pense à la tête qui s'allonge de certains des dirigeants du Racing, et, pourquoi le cacher? il pense surtout à la fine partie qu'il se promet de faire tout à l'heure.

Car, il faut bien l'avouer, Ragueneau, à l'heure actuelle, n'est plus un enthousiaste. Il a bien eu, au temps de ses débuts, les emballements du feu sacré. Ne les avons-nous pas eus, nous aussi? Mais l'âge est venu et l'expérience avec lui, et le feu sacré n'est plus maintenant chez lui qu'une bonne petite lampe électrique éteinte en semaine et qu'un manager roublard sait allumer au bon moment, le dimanche, quand il s'agit de flanquer une bonne pile aux gens de la Croix-Catelan ou du Stade.

Ceci désillusionnera peut-être certains de ses admirateurs. Il est toujours dur, lorsqu'on a mis une idole sur un piédestal de gloire, d'apprendre qu'elle en descend souvent pour redevenir un monsieur comme un autre qui pense que si le sport a ses joies, elles sont au fond bien fugitives et ne valent pas souvent celles qu'offrent une vie tranquille et des amis joyeux.

Je dois l'avouer, Ragueneau m'a dit plus d'une fois :

— Tout cela, mon vieux, n'est, au fond, pas très amusant et quand on y pense bien, c'est de la fatigue pour pas grand'chose. Mais qu'est-ce que tu veux? on me rase tellement avant les grandes épreuves, que je me remets malgré moi à l'entraînement et, une fois parti, je vais jusqu'au bout! Et il va jusqu'au bout énergiquement, dans son style pas élégant, mais si puissant, ne perdant jamais la tête en course et toujours prêt à jouer à ses adversaires le bon tour qui lui assurera l'avantage et dont il rira largement plus tard en buvant avec eux des boissons variées et peu recommandées aux gens qui s'entraînent.

Une minute de peur dans dix ans de luttes

Je ne crois pas que Ragueneau ait jamais eu le trac qu'une seule fois, au cours des innombrables épreuves qu'il a disputées, mais ce jour-là, je suis sûr que lui-même l'avouera, il l'a eu largement.

Ragueneau.

De formes puissantes, les attaches robustes, Ragueneau est bien le type parfait du coureur de grand fond.

Ce n'était pas dans des circonstances tragiques, mais simplement dans l'agréable côte des Jardies, lors d'un Championnat de France de Cross Country. Après avoir semé la meute, nous restions trois, nous guettant de l'œil depuis quelques kilomètres et ne parvenant pas à nous lâcher d'une semelle. L'un était Ragueneau, déjà champion alors, les deux autres Prévot, alors à l'U. A. I., et votre serviteur. Nous avions escaladé des sous-bois durs et boueux, dégringolé une fondrière fameuse et pleine de vieilles boîtes de conserves, connue sous l'agreste désignation de petite Suisse, et nous descendions toujours ensemble les landes qui mènent aux Jardies.

La côte en face était noire de spectateurs dont le plus calme devint bientôt aphone. Tout à coup, en traversant la route pavée qui marque le commencement de la grimpette, Prévot démarra sec, nous prenant 30 mètres et déchaînant du coup les hurlements inarticulés de la foule. Après une seconde d'indécision, je démarrai aussi au moment même où Ragueneau me disait dans un souffle, on parle si mal à ces moments-là :

— Mon vieux, il ne faut pas nous laisser lâcher.

En arrivant en haut de la côte pour passer la porte, j'avais repris un peu sur le fuyard, et Ragueneau était à 10 mètres derrière moi. Mais la défaillance morale pour lui était passée et, relancé par ses camarades de club, il repartit à nouveau, me rejoignit, puis, me lâchant définitivement, entama avec Prévot un duel qui, malheureusement, n'eut pas le résultat décisif que les bons sportsmen auraient voulu lui voir. Ragueneau battit Prévot, mais celui-ci, gêné par la foule, n'avait pu, à l'emballage, donner la mesure de ses moyens. Ce fut, à mon avis, la seule fois où Ragueneau faillit se faire battre régulièrement par un Français dans un Cross Country.

L. DE FLEURAC.

NOS SIX JOURS

Les Georget donnent aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* leurs impressions d'Amérique ⌀ Une course facile ⌀ Une ronde de 144 heures ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Nos impressions sur les Six Jours, mon Dieu, avons-nous eu même des impressions, depuis le coup de pistolet du départ jusqu'à celui du dernier mille ? A Toulouse, en dépit des incidents d'ordres divers, la course avait été dure, et, comme on dit, il avait fallu en mettre, mais là-bas, nous n'avons jamais, ni l'un ni l'autre, senti se manifester la plus petite défaillance, et c'est presque le sourire aux lèvres que nous avons accompli ce que d'autres appellent un tour de force.

On nous objectera que, étant si frais, il est bien extraordinaire que nous n'ayons pas gagné, et peut-être pense-t-on que nous exagérons un peu. Mais non, vraiment, nous n'avons pas gagné parce que tout le peloton final était en excellent état, parce que la course n'avait pas été dure, et parce que, en dépit de toute notre bonne volonté, nous ne sommes que des scorchers pleins d'endurance, mais nous n'avons pas les ailes des sprinters.

Et puis, on peut bien affirmer, à notre modeste avis, que jamais un coureur européen, encore moins une équipe, ne gagnera l'épreuve de Madison. Cette année, Rutt, dans la course de vitesse finale, avait toutes les chances, incontestablement il était le plus vite du lot, mais un joli balançage a débarrassé Fogler d'un redoutable rival, et, malgré un enlevage de premier ordre, il se vit battre, non sur sa qualité, mais par surprise.

Quant à nous, Emile avait mené avec virtuosité les derniers tours, mais, débordé dans le dernier virage, il a vu ses adversaires se disputer les primes finales avec la plus sauvage énergie. Nous sommes ravis d'être restés jusqu'au dernier jour en tête, et si Petit Breton n'avait pas été handicapé d'un tour par la chute de Vanoni, qui sait si nous n'aurions pu attraper ce tour merveilleux qui assure l'avantage ou la défaite ?

A quoi pense-t-on, pendant ces 144 heures de ballade ? Pas à grand'chose, on est en piste dans un peloton, on tourne, — pas très vite, — on suit ou on mène ; tout à coup, un grand cri, c'est un coureur qui tente de s'échapper, d'un bond, tout le peloton achève l'allure, les dos se courbent sur les guidons, ou tournent un peu plus vite.

Les équipiers s'apprêtent à faire de grandes choses, mais bientôt le fugitif est rattrapé, le train revient monotone et la course continue, dans l'indifférence à peu près générale.

Une fois que l'on a commencé à rouler, on pourrait continuer des heures et des heures sans se rendre compte de la fatigue : les jambes ont pris une habitude de courir, les muscles sont insensibles, et n'était l'engourdissement des bras, ce serait parfait ; puis on descend, on se jette sur son banc, on dort mal, on se sent réellement brisé, plus las quand on remonte sur son vélo que quand on en est descendu.

Les soins pendant les Six Jours

Il faut rendre cette justice aux vainqueurs américains qu'ils s'intéressent à leurs coureurs et ils apportent à chaque minute le réconfort de massages savants et de drogues bien confectionnées. Qu'avons-nous absorbé pendant ces six jours ? vraiment, nous sommes bien incapables de le dire ; il y eut, dans la manière de nous alimenter, une progression savante ; les premiers jours, aucun excitant ; vers le milieu de la course, apparition de remontants, et enfin, le dernier jour, toute la gamme des drogues, depuis l'alcool jusqu'à la caféine. Certes, nous n'avions pas un besoin immédiat d'avaler les mixtures, ni d'absorber toutes les dix minutes un verre de champagne, mais il paraît que c'est dans les habitudes et le public, beaucoup plus formaliste qu'il n'en a l'air, tient beaucoup à ce que tout se passe suivant les traditions établies. Dans les traditions, il faut compter les manifestations du public, les protestations, les sifflets, les batailles et les réclamations. Les deux fois, pendant la course, où Walthour parvint à rattraper le tour qu'il avait perdu à la suite de l'abandon de Mac Lean, ce fut un tapage sans comparaison possible, les coureurs indifférents continuaient leur ronde, cependant que tous les spectateurs semblaient vouloir démolir la piste et le vélodrome tout entier ; mais tout se calme, et sans plus songer au "grabuge" épouvantable de l'heure précédente, tout le public reprend sa tranquillité et son indifférence, à peine intéressé par la présence d'un boxeur célèbre ou d'un ancien grand champion retiré du cyclisme.

Les traditions comportent aussi les manifestations journalistiques, où les rédacteurs se livrent à toutes

Mac Farland.

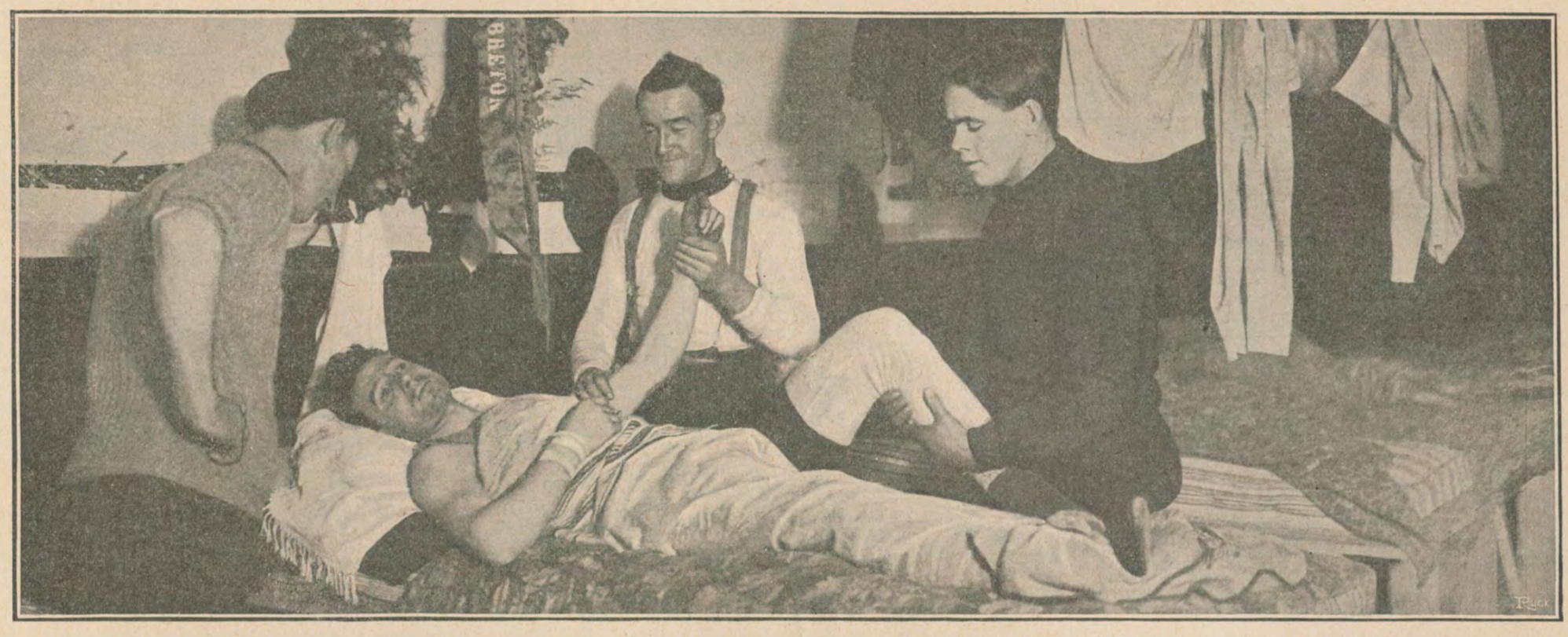
Le vétéran de l'épreuve, qui gagna les Six Jours en 1900 avec H. Elkes, a terminé troisième, en compagnie de Rutt.

Coffey.

Benjamin de la course, Coffey n'a que 18 ans, il vient de débuter comme professionel, finissant 4e, avec Macdonald.

Downing.

Second à un pneu avec Hopper, Downing fut cause de la défaite de Rutt, qu'il passa à la corde dans le dernier virage.



Vanoni après son accident.

Le pauvre Vanoni, qui avait émerveillé les spectateurs par son endurance, a été victime d'un accident qui l'obligea, la mort dans l'âme, à abandonner.

les fantaisies possibles. D'ailleurs, il est certain que Powers n'est pas pour rien dans tout ce bruit fait autour de son épreuve.

Le bluff américain La découverte que l'on a faite à New-York, que nous étions éleveurs d'escargots à Châtellerault, ne pourra surprendre que nos compatriotes ; là bas, il n'y a point de sots métiers, et businessmen pour businessmen, il n'est point plus ridicule de gagner des dollars en élevant des colimaçons qu'en trustant des chemins de fer ou des mines de nickel.

Le moment agréable des Six Jours.

Fogler et Root, premiers, avec 3.688kilom.875, viennent revevoir de Pat Powers les 1.500 dollars, prix de la victoire.

Et puis, tout cela, au fond, n'a aucune importance ; l'essentiel, pour nous, était de défendre vaillamment notre chance et de prouver aux organisateurs qu'ils n'avaient pas eu tort de songer à nous. Nous croyons avoir fait tout notre possible pour remporter une victoire difficile ; nous avons été battus, c'est entendu, mais cette défaite n'est pas pour nous attrister. Elle ne montre ni un déclin de qualité ni une perte de valeur. Nous n'espérions pas rester jusqu'au dernier jour dans le peloton de tête, tellement nous supposions dure une telle épreuve.

C'est encore une illusion qui s'en va ; jamais, nous le répétons, nous n'avons été à l'ouvrage, et nous gardons cette arrière pensée, c'est que peut-être nous aurions eu une plus belle chance de vaincre si l'épreuve avait été beaucoup plus dure.

Il n'y a aucune forfanterie de notre part à déclarer que nous n'avons jamais été, durant toute l'épreuve, plus fatigués qu'à l'entraînement.

Quelle différence avec le Bol d'Or et quel jeu d'enfant, si l'on compare cet effort à celui qu'il faut fournir dans une seule étape du Tour de France !

Une course de six jours à Paris Maintenant, nous n'avons plus qu'un seul souhait à exprimer : c'est que d'ici peu, une course semblable soit organisée à Paris, au Vélodrome d'Hiver. Quoi qu'on en ait dit, nous sommes absolument convaincus qu'elle remporterait un succès certain. Il suffirait de faire venir quelques équipes américaines, afin de donner un certain caractère d'inédit.

C'est alors que nous prouverions à nos vainqueurs de Madison que nous ne les craignons point, et que, lorsqu'ils ne sont pas tous ensemble contre quelques Européens, lorsqu'il n'y a point de combinaison possible, nous pouvons les vaincre, haut la main. Ils ont fait leur jeu, il serait stupide de le leur reprocher, mais nous nous obstinons à prétendre que les rôles seraient changés à Paris. Le public viendrait en foule applaudir nos efforts. Le jour, la nuit, la Galerie des Machines ne dé emplirait pas. Quelques journaux ont prétendu qu'il s'était produit des scènes scandaleuses à New-York. C'est de la pure fantaisie. Nous le répétons, une course de six jours n'est nullement éreintante. Espérons que le directeur du Vélodrome d'Hiver prendra la décision de mettre sur pied semblable épreuve.

Nous croyons qu'il ne s'en repentirait point.

EMILE ET LÉON GEORGET.

Rutt le matin du sixième jour.

Remarquez la tête plutôt amaigrie de Rutt, le matin du sixième jour. L'excellent sprinter, victime de la coalition américaine, n'a pu mieux faire que finir troisième, à un quart de roue.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des Documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La station radio-télégraphique de l'ingénieur Marconi permettant de transmettre les dépêches à une distance de 150 kilomètres.

A PROPOS DE LA COUPE DE L'EMPEREUR

Il se passe, à propos de la grande épreuve allemande qui se disputera au Taunus l'été prochain, une petite comédie bien faite pour amuser les quelques initiés qui sont au courant des dessous de la politique automobile, mais sur laquelle le public ne doit pas comprendre grand'chose.

Depuis l'ouverture des engagements, on a pu lire dans les deux quotidiens spéciaux deux listes quotidiennes d'engagés absolument différentes l'une de l'autre.

Le lendemain de la clôture, l'une de ces listes comprenant 72 noms et l'autre 90 ! Deux jours après, la première s'était élevée à 90 et la seconde atteignait 92. Et depuis, c'est entre les deux confrères une lutte, dont nous nous amusons à compter les coups et qui ne va pas sans esprit de part et d'autre, mais qui ne doit pas contribuer beaucoup à faire prendre au sérieux la presse spéciale pour un public qui n'y est déjà guère disposé. Je ne voudrais pas être désagréable aux honorables constructeurs qui ont nom Martin-Lethimonnier, mais ils seront les premiers à reconnaître que l'unique automobile n'a pas les yeux fixés sur eux, et que leur engagement, encore qu'un de nos meilleurs camarades doive prendre place au volant d'une de leurs voitures, n'est pas fait pour révolutionner les masses.

Encore moins le fait que cet excellent confrère devra porter le n° 90 au lieu du 70. Et c'est sur cela que nos deux confrères bataillent depuis huit jours.

Et pendant ce temps, la question si grosse de conséquences de la grande course française de 1907 est en suspens. Il semble que personne n'y pense plus. Un *delenda carthago* quotidien ne serait pourtant pas inutile, ne serait-ce que pour rappeler au ministre de l'Intérieur qu'il tient dans ses mains les destinées de l'industrie automobile française et que le mot que va tracer sa plume va augmenter ou diminuer de quelques millions le flot d'or étranger qui tombe chaque année dans la caisse de nos industries pour se répandre de là en filets plus modestes jusque dans la poche de quelques centaines de mille d'ouvriers français.

F.-A. Wheel.

Muni de quatre roues motrices, ce camion américain est capable de monter les côtes les plus dures sans la moindre difficulté.

CYCLISME

Au Vélodrome d'hiver, entre les courses, les cyclistes viennent se réchauffer aux braseros. Au premier plan, à gauche, le stayer Rugère ; à droite, au fond, Gougoltz.

LE MEILLEUR SPRINTER DE 1906.

Quel fut le meilleur homme en 1906 ? Quatre peuvent se présenter pour réclamer ce titre, ce sont : Ellegaard, Kramer, Poulain et Friol. A notre avis, Ellegaard est certainement le champion incontesté. A son retour d'Australie, il fut assez long à se mettre en forme et il est réellement regrettable que nous ne l'ayons pas vu dans un match avec Kramer. Tous deux doivent être bien près l'un de l'autre, lorsqu'ils sont en pleine possession de leurs moyens. Ce sont, à n'en pas douter, les deux rois du ciment. Et nous ne pourrions le leur reprocher, car rarement nous avons vu coureurs plus sympathiques, plus loyaux et plus ennemis du bluff.

Il reste deux hommes de qualité qui pourraient briguer le titre de meilleur : Poulain et Friol. Friol est merveilleux quand il démarre et qu'il peut placer son démarrage. Le jour où il sera tacticien, où il ne perdra pas la tête, il sera invincible. Mais actuellement, il est toujours difficile de dire s'il sera vainqueur ou vaincu. Ses courses sont un perpétuel étonnement.

Quant à Poulain, s'il est certain d'être le meilleur coureur existant, les faits se chargent de lui rappeler souvent la triste réalité. Il a eu beau se faire imprimer, sur de splendides affiches — livrant ses traits à ses contemporains, en attendant de les léguer à la postérité, cette inscription : « Poulain, champion du monde 1905 et 1906 », il a bel et bien perdu la plus grande épreuve de 1906, comme il avait perdu le Grand Prix, comme il avait perdu le Championnat de France.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 30 décembre au 5 janvier.

CYCLISME

Dimanche 30 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Championnat d'hiver* : Vainqueurs : Doerflinger, Delage, Doerflinger, Otto Meyer, Henry Mayer, Poulain, Otto Meyer, Ellegaard.

Prix Cottereau (60 kilomètres derrière motos) : 1. Darragon, en 46 m. 49 s. 3/5 ; 2. Robl, à 7 tours 1/2 ; 3. Parent, à 13 tours 1/2.

Jeudi 3 janvier.

Vélodrome d'hiver (25 kilomètres derrière motos) : 1. Rugère, 21 m. 6 s. 1/5 ; 2. Hedspath, à un tour ; 3. Jaeck, 4. Quessard.

ATHLÉTISME

Dimanche 30 décembre.

Challenge de la Nézière (20 kilomètres par équipes de trois coureurs) : 1. Cousin, 2. Doublet, 3 Drouet. Classement par équipes : (1re série) : 1. Stade Français, 3 points ; 2. Racing Club de France, 7 points. (2e série) : 1. Sporting Club de Vaugirard, 3 points ; 2. U. C. de Paris (8 points).

Jeudi 3 janvier.

Vélodrome du Parc des Princes. — Les South Afrikanders battent l'équipe Stade-R. C. F., par 54 points à 6.

HIPPISME

Jeudi 3 janvier.

Marseille. — *Prix de la Société des Steeple-Chases de France* (3.400 mètres) : 1. Silvie, à M. Chapard (W. Fakes) ; 2. Omar, 3. Brown Lady. (9 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Le cheval, organisation et extérieur, entretien, logement, alimentation, pansage, utilisation, dressage, entraînement, par H.-J. Gobert, vétérinaire en 2e de l'armée. 1 vol. in-8 de 412 pages, avec 80 photographies : 7 fr. (Librairie J.-B. Baillière et fils, 19, rue Hautefeuille, à Paris).

Une fréquentation déjà longue avec des hommes de cheval a pénétré M. Gobert de l'utilité d'écrire un livre résumant, en termes simples et précis, les connaissances acquises sur l'entretien et l'utilisation rationnels du cheval. L'idée directrice qui a présidé à la rédaction de ce livre est donnée par la supposition suivante : ignorant tout de la science hippique et venant d'acquérir un cheval, l'auteur s'est sans cesse demandé ce qu'il lui serait utile de connaître pour loger, nourrir, panser, travailler ce cheval dans les meilleures conditions possibles, en vue d'en obtenir le plus fort rendement avec la plus faible usure.

ATHLÉTISME

L'équipe du Cercle sportif Saïgonnais, qui vient de battre en association, par 9 buts à 0, le team asiatique du Saïgon-Football-Club, à Saïgon.

A PETITES DOSES

Il y a des jeux qui ne parviennent pas à connaître la gloire. Le hockey figure parmi ces exercices que la destinée ne favorise point. Chez nous il n'a pas de public. Ses joueurs le déplorent, sans se révolter contre ce sort inique. Ils courbent la tête sous un arrêt qu'ils ne comprennent pas. Ils ont l'air d'avouer qu'ils l'ont bien mérité. Ils se disent tristement que nulle part le sport cher à leur cœur n'est honoré ; et ils se cachent pour célébrer son culte, comme font les sectateurs d'une religion défendue.

Sans doute, les matches de hockey n'attirent pas en Angleterre les galeries immenses du football ou du cricket. Pourtant ils ont leur public assidu, bruyant, presque acharné. Il est difficile de déterminer s'il y a moins de spectateurs parce qu'il y a moins de joueurs, où s'il convient de renverser les termes de cette proposition. Les deux sont vrais et se complètent, probablement. Les foules aiment les spectacles violents, surtout en hiver. Le hockey porte la peine d'être joué en même temps que le football, qui est plus animé et plus brutal que lui, du moins en apparence.

Mais pourquoi chez nous cette indifférence complète ? Parce que, sans doute, on n'a jamais tenté un lancement sérieux de ce joli sport, ou qu'on l'a tenté maladroitement. Qu'on n'inflige pas, sans préparation, au public fanatique du ballon, de longues parties de hockey. Mais que, peu à peu, au compte-gouttes, on le mette à même d'en supporter la vue. Il s'y adaptera insensiblement et il finira par ne plus pouvoir s'en passer.

Fernand Bidault.

HIPPISME

Maintenon, le crack de M. W.-K. Vanderbilt, vient en tête des chevaux ayant le plus gagné en 1906. Il a rapporté 840.675 fr. à son propriétaire, qui a encaissé en courses plates 1.229.900 francs l'an dernier.

L'UNIFICATION AU PARI MUTUEL

Cette année encore, de même que l'an dernier, la lumière nous vient du Midi. La Société des courses de Pau a maintenu la réforme qu'elle avait introduite en unifiant les rapports du pari mutuel au pesage et à la pelouse.

Les raisons qui ont pu la guider sont intéressantes à envisager. Dès l'abord, il est tout à fait irrationnel de songer que, selon que vous jouerez de tel ou tel côté de la piste, l'argent que vous rapportera la mise risquée sur une chance identique variera, et ceci dans des proportions parfois fantastiques. Mais la question a pris plus d'importance et plus d'actualité depuis la suppression des bookmakers. Comme ceux-ci monopolisaient les gros paris, leur disparition a eu pour résultat de faire passer une importante clientèle aux guichets du Pari mutuel. Or, cette institution a ceci de particulier que, d'après son règlement, le joueur trouve en lui-même son propre ennemi. Car sa mise contribue à faire baisser son gain éventuel. Plus sa mise sera élevée, plus forte sera la baisse. Mais d'un autre côté, l'effet se fera sentir d'une façon d'autant plus sensible que le marché sera plus étroit. Si, au lieu de se cantonner dans une seule enceinte, le marché s'élargit et englobe pelouse, pavillon et pesage, la répercussion sera diminuée dans la mesure du possible.

C'est là, je crois, la solution vers laquelle doivent tendre les efforts et contre laquelle on n'invoque plus, du moins en apparence, que les difficultés d'exécution. La Société des courses de Marseille est en train de tenter une expérience : elle a fait installer au pesage un guichet du Pari mutuel donnant le rapport de la pelouse. Outre que nous nous trouvons là en face d'une solution bâtarde, on peut y voir aussi une injustice criante, si l'on n'établit pas à la pelouse une installation semblable. Mais alors, ce serait la rouge ou la noire ; on aboutirait à compliquer la tâche du joueur, qui n'aurait même plus l'illusion, le cas échéant, de pouvoir se rendre compte des fluctuations de la cote.

Boiard.

Aux courses de Marseille. — Moulin Neuf et Le Capucin.

Le 3 janvier, le Prix de la Pointe-Rouge, steeple-chase de 3.800 mètres, a été gagné par Moulin Neuf, à M. Balsan (Seddon), devant Souvenir Impérial, à Mme Denis (Parfrement), et Le Capucin, à M. Balsan (M. Balsan).

M. Jean Lieux, neveu de M. Lieux, qui a remporté, à Marseille, le 30 décembre, le Prix du Parc Borely (haies), avec Midinette II, devant deux chevaux à son oncle.

La Grande Semaine du Rugby Français

Nos joueurs se prodiguent ▫ Deux défaites en une semaine, mais beaucoup d'espérance ▫ Nous marquons aussi des essais ▫ Les Afrikanders sont-ils meilleurs que l'Angleterre ? ▫ ▫ ▫ ▫

Nos joueurs de rugby viennent de traverser une semaine glorieuse, sinon par les résultats, du moins par l'activité

Une remise en jeu.
L'équipe française a le ballon et le remet en jeu.

L'équipe française se rend sur le terrain.
L'équipe de France pénètre sur le terrain. Elle est accueillie aux sons de la Marseillaise, *tandis que les cris de « Vive la France ! » éclatent de toutes parts.*

dont ils ont fait preuve. On s'est beaucoup occupé d'eux, à leur grand contentement. Car, en trois jours, ils ont rencontré deux des plus grandes équipes que la science connaisse actuellement. Les South-Afrikanders sont venus à Paris et nous avons été outre-Manche rencontrer l'équipe d'Angleterre.

Nous ne nous étions pas préparés à ce double événement avec toute la patience nécessaire. Nos équipes ont été composées au dernier moment. Chez nous c'est un genre; c'est la marque de fabrique des dirigeants français. Cette impertinente lenteur s'excuse un peu par la difficulté que rencontrent les joueurs choisis à obtenir le congé nécessaire. Alors qu'en Angleterre les patrons et chefs de bureaux sont heureux de procurer à leurs employés choisis pour figurer dans une grande équipe, le loisir nécessaire, il y faut chez nous des interventions supérieures et un jeu de puissances divines et humaines tellement subtil qu'on craint toujours de ne pas le voir aboutir. Quand le football ne sera-t-il plus considéré parmi nos classes dirigeantes comme une distraction anormale, mais comme une sorte de compétion nationale? Telles qu'elles se sont trouvées constituées au dernier moment, les deux équipes françaises, chargées de nous représenter, n'étaient point détestables. Celle qu'on envoyait en Angleterre, choisie en première main par la commission de l'Union, était composée d'éléments disparates, mais excellents. Le souci de contenter les principaux clubs gâte toujours en cette matière les meilleures intentions. Cette fois il avait été heureusement réduit à son minimum de nocivité. Et d'ailleurs le Sporting n'était pas content de n'avoir qu'un homme dans l'équipe et les Toulousains encore moins satisfaits de n'en avoir pas du tout. Tant il est vrai qu'avec les principes qui ont cours encore aujourd'ui chez nous la composition d'une équipe de France est une œuvre de diplomatie à peu près impossible à mener à bien.

La victoire des Afrikanders

Mais peut-être est-ce faire tort à l'équipe de France que de lui comparer le team mixte parisien, qui se fit battre si piteusement par les South-Afrikanders. C'est que la valeur d'une équipe change parfois radicalement avec les circonstances. Celle-ci aurait pu se montrer brillante contre son aînée, qu'elle ne redoutait pas trop. Délibérément elle ne fit rien contre ses redoutables visiteurs, parce qu'elle se sentit dominée par une considérable supériorité physique et le souvenir trop net de n'avoir aucun entraînement.

C'est pourquoi l'équipe parisienne ne joua pas mal; plus exactement elle ne joua pas du tout. Car il faut tenir pour nuls, et il n'en pouvait être autrement. les essais de défense individuelle tentés par nos représentants, courageux mais désemparés. Le match se réduisit à une démonstration

Une sortie.
Les Français, durant la première mi-temps, ont beaucoup joué à la touche. Leur rapidité et leur adresse furent très admirées de leurs adversaires. Il leur manquait seulement un peu d'entraînement, ce qui explique leur relatif effondrement dans la seconde mi-temps.

LES SPRINGB

①

②

③

⑤

⑥

LE MATCH DE RUGBY SPRINGBOCKS CO

1. *Un dribbling d'ensemble : trois Afrikanders partent en dribblant. Rousseau. Jérome et Beaurin songent à les inquiéter. Les autres les contemplent.*
2. *L'équipe des photographes : les inévitables et si utiles photographes prennent les joueurs avant la partie.*
3. *Une touche aux Springbocks : le stadiste Purves voudrait bien avoir le ballon ou l'Afrikander. Il n'aura d'ailleurs ni l'un ni l'autre.*
4. *Spectateurs hippiques : l'entraîneur Bartholomew et le jockey Holt sont venus assister à la sensationnelle rencontre.*

RE RACING CLUB ET STADE FRANÇAIS

Sur les 22 mètres des Springbocks : habilement, Jérome passe ou essaye de passer à Marescal. On remarquera qu'il est beaucoup plus marqué qu'il n'est soutenu par ses camarades.

Comment passent les Afrikanders : une fois de plus les trois-quarts Sud-Africains ont débordé nos lignes. Un seul d'entre eux est marqué. Il n'est pas de taille à s'arrêter pour si peu.

Un coup de pied en touche.

Notre équipe a fait sensation en Angleterre, où on pensait qu'elle n'existerait pas. Aussi, lorsque nos joueurs eurent réussi à égaliser les points à la mi-temps, ce fut de la part des spectateurs une splendide ovation.

de jeu classique, exécutée par les South-Afrikanders devant une quinzaine de figurants, dont le rôle semblait ne consister qu'à la rendre possible. Une défaite de 54 points à 6 peut compter, dans l'histoire d'une équipe qui n'en avait pas encore. Il ne faut pas en conclure au manque d'habileté de nos joueurs. Ceux qui constituaient cette équipe ont

Une chute malencontreuse.

Au moment où il faisait une belle charge qui allait être couronnée de succès, un de nos représentants fait une chute.

montré en d'autres occasions leur savoir-faire. Mais ils ne pouvaient rien contre la vigueur et la rapidité supérieures de leurs adversaires. Nos grandes équipes sont composées de joueurs de plus en plus jeunes et frêles. C'est une preuve saisissante de ce fait que le football n'est pas un jeu de brutes. Mais cette infériorité physique nous met en échec lorsque nous rencontrons des teams sélectionnés parmi tout un peuple de joueurs vigoureux. Quand une équipe montre une si nette infériorité de moyens physiques, la partie est perdue pour elle d'autant de points, ou à peu près, que l'adversaire désire en faire, lorsqu'à sa puissance d'action celui-ci joint une suffisante pratique du beau jeu. Or les South-Afrikanders, là encore, nous dominaient sans contestation possible. Grâce à la défense nulle de notre équipe, ils purent nous donner un exemple de ce qu'est le vrai jeu classique pratiqué par une équipe à laquelle aucune de ses finesses n'échappe. Et par là, le spectacle fut éminemment intéressant et instructif pour les spectateurs.

L'art de faire succéder les passes au dribbling, de les varier elles-mêmes par des coups de pied de déplacement longs, précis, utiles, nous fut exposé en ses moindres détails. Toutes les applications de cette tactique, que par avance nous connaissions, nous furent démontrées avec la plus grande clarté. C'était élégant et satisfaisant comme une scène arrangée d'avance; mais, détail surtout enthousiasmant, par la promptitude de décision et l'invraisemblable habileté de mains que ce spectacle révélait.

L'equipe de France en Angleterre

Nous comptions un peu sur l'équipe de France pour nous réhabiliter. Nous n'avions pas tout à fait tort. Elle a su allier le souci de notre renommée à une modestie de bon aloi. Le premier lui a permis de faire match nul avec l'équipe d'Angleterre dans la première mi-temps. La seconde lui a conseillé de se laisser battre à la reprise, parce qu'il eût été de mauvais goût de voir les élèves tenir tête aussi longtemps au maître. Nos joueurs savent vivre. Après avoir montré ce qu'ils pouvaient faire, ils ont consenti à se laisser donner dans la deuxième mi-temps une nouvelle leçon. Cette preuve de bon goût plut beaucoup aux Anglais. Nos joueurs furent acclamés avec chaleur, autant pour s'être laissé infliger finalement 41 points à 13 que pour avoir tenu brillamment contre l'équipe anglaise pendant 40 minutes. Il y a de ces faits tout un enseignement à tirer pour l'année prochaine. Les Anglais sur ce point nous donnent encore l'exemple. Avant même que ce match fût joué, ils ont demandé qu'on fixât la date de celui de l'an prochain. Ce n'est évidemment pas pour s'y préparer dans le recueillement. Nous ne tenons pas assez de compte de ces détails d'administration, qui jouent un grand rôle dans un sport difficile à réglementer.

FERNAND BIDAULT.

Résultat du Concours de Noël

NOTRE concours de Noël nous avait attiré un nombre considérable de réponses. Nous sommes heureux de constater l'empressement mis par nos lecteurs à nous envoyer des réponses. Les solutions étaient les suivantes :

1re QUESTION. — *A quelle distance sont-ils* : 1° 43 m. 40 — 2° 91 m. 70 — 3° 88 m. 90 — 4° 71 m. 40 — 5° 49 mètres — 6° 72 m. 10.

2e QUESTION. — *Quelles sont les dix gravures contenant le plus de personnes* : — 1° Vélodrome idéal. — 2° Sortie d'Audincourt.— 3° Sortie des usines de Lunéville. — 4° Sortie des usines Rochet Schneider. — 5° Le Hall de montage Daimler. — 6° L'Atelier de carrosserie d'Audincourt. — 7° Farman et sa voiture. — 8° Montage des châssis à Audincourt. — 9° Montage des changements de vitesse à Lille. — 10° La finale des vainqueurs.

1er Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs. M. Jean Bonnin, 26, rue de France, Nice (Alpes-Maritimes).

2e Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 10 francs. Dr Willers, rue Childéric, 30, Tournai (Belgique).

3e Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 5 francs. M. E. Bonsergent, 84, avenue de Suffren, Paris (XVe).

4e, 5e et 6e Prix : un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air* M. Lemonier A., 74 bis, rue Thiers, à Petit-Quevilly (Seine-Inférieure). — M. J. Guironnet, 25, rue Centrale, Lyon (Rhône). — M. R. Mailliard, rue Montebello, 10, à Sézanne (Marne).

7e, 8e, 9e et 10e Prix : un joli porte-crayon argent contrôlé. M. A. Brachet, 8, rue Stephenson, Calais. — M. J. Veredier, caporal au 96e d'inf. 15e Cie, Gap (Hautes-Alpes). — M. L. Barety, 31, rue Cotta, Nice (Alpes-Maritimes). — M. L. Pierron, 51, rue de l'Arquebuse, Châlons-sur-Marne.

Mentions

H. Rodet, L. Corps, Dumont, E. Aymes, J. Ferté, H. Rachon, L. Vivien, H. de Pavant, A. Herbemont, A. Riby, H. Bourquard, J.-B. Anselme, L. Barriere, R. Grimbert, J. Lacoste, E. Guidicini, V. Rousseau, Leyx, Ch. Klein, H. Guinon, J. Juillet, E. Dupré, M. Leconte, A. Esnault, Mahé, F. Samuel, A. Ronsset, A. Bacot, G. Roussel, E. Lelorain, Allard, A. Barbier, E. Boutet, J. Charpentier, J. Roux, H. Paquier, J Breton, G. Blanc, Morin, A Lenormand, Vessière, H. Auger, E. Barberot, Bracon, Accard, J. Perrin, J. Véron, F. Botin, L. Fèvre, T. Henry, E. Bonnel, Pezol, H. Laveur, Vasseur, J Colas, Fhilbert, Bourgeois E., H. Combles, Maret, Villemont, J. Dupois, Dufour, Peyret, de Folleville, M. Petit, A. Dupont, Imbert, Dubuisson, Ménart, Ducellier, J. Vieux, J Bruneau, Rosier, Enslen, Trotin E., Mary, V. Bonard, Luc A., Marion, J. Bertin, Marmien, L. Revillon.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous donnerons la solution du concours des châssis dans le numéro du 26 janvier, que nous recevons les réponses du concours des multiplications jusqu'au 25 janvier et que nous publierons les résultats dans le numéro du 9 février.

Pourquoi, de Cocher, je suis devenu Stayer

Un homme nouveau, Heurtevin, vient de paraître sur la piste comme stayer ✦ De son métier, cocher de fiacre, il désire troquer le fouet contre le guidon ✦ Ses débuts honorables permettent d'espérer qu'il prendra d'ici peu une bonne place parmi nos champions ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

par HEURTEVIN

Heurtevin sur son siège.

Un nouveau stayer vient de débuter au Vélodrome d'Hiver. Heurtevin, tel est son nom, avant d'être cycliste, conduisait un taximètre et l'amour du sport l'a conduit à troquer le fouet contre le guidon.

Heurtevin au Vélodrome d'Hiver.

Les débuts d'Heurtevin à la Galerie des Machines ont été très honorables et permettent de penser qu'il brillera d'ici peu lorsqu'il aura parfait son entraînement.

Les prouesses des coureurs cyclistes m'ont toujours passionné. Chaque matin je me repais de la lecture des journaux sportifs et chaque semaine je me précipite avec enthousiasme sur la *Vie au Grand Air*. Je ne suis pas né coureur cycliste. Cocher de mon état, j'exerçais là un sport, mais le cyclisme m'attire plus que l'hippisme. Avant d'être un chevalier du taximètre, j'étais cocher livreur.

L'histoire d'une vocation

Un jour où — n'en déplaise à Messieurs les Agents — je maraudais sur les boulevards, en quête d'un client, du client rêvé qui, en me faisant faire une course de 45 sous, me permettrait d'avoir gagné ma journée, je fus appelé par un personnage vêtu d'un costume cycliste et coiffé d'une casquette. Je pensai immédiatement que ce voyageur devait être un sportsman, aussi m'arrêtai-je avec empressement. Je retirai même mon chapeau — la seule fois, je crois, que pareil fait se produisit dans notre corporation.

— Où Monsieur désire-t-il que je le conduise? interrogeai-je.

— Au Vélodrome d'Hiver.

Au Vélodrome d'Hiver! Oh! titre magique d'un établissement que je vénérais et devant lequel je me plaisais à passer et à repasser chaque fois que j'en avais l'occasion, dans l'espoir de voir entrer des champions.

Fouette Cocotte, et je partis en quatrième vitesse, pour montrer à mon client que si j'avais l'habit d'un cocher, j'avais l'âme d'un champion. Pour lui donner même une idée de ma témérité, je faillis le retourner au coin de l'avenue de La Motte-Picquet.

Enfin, nous arrivons à la Galerie des Machines, mon voyageur descend, je prends mon courage à deux mains et je me risque d'une requête :

— Pardon, Monsieur, vous entrez là-dedans? Ne seriez-vous pas par hasard coureur?

— Si, pourquoi?

— Parce que je serais bien heureux si vous pouviez me donner une entrée pour dimanche prochain.

— Rien n'est plus simple. Il m'en reste encore une.

— Oh! que je vous remercie! Pourrais-je savoir votre nom ?

— Péguy!

Je saute de mon siège et je lui prends les mains :

— Comment, c'est vous, Péguy, l'excellent entraîneur, « le démon de la vitesse », « celui qu'il ne faut pas regarder courir quand on est sujet aux affections cardiaques », comme disent les journaux sportifs.

— C'est moi.

— Ah! comme je suis heureux d'avoir fait votre connaissance! Vous ne sauriez croire combien je me sens attiré par la carrière cycliste : j'ai quelque qualité, prétendent ceux qui m'ont vu rouler, et je crois que je serais capable de réussir derrière motocyclette.

Péguy, immédiatement, me propose de venir m'entraîner le lendemain matin. Je ne me le fis pas dire deux fois et je fus exact au rendez-vous. Je tournai pendant quelques minutes en faisant tous mes efforts pour produire une impression favorable sur mon éducateur. Après 3 ou 4 kilomètres, il me dit :

— Vous ne manquez pas de souplesse. Allons! je vais voir ce que vous avez dans le ventre. Vous allez faire quelques tours derrière moi en motocyclette.

J'étais le plus heureux des hommes! Péguy se déclara satisfait. Il me pria de revenir, et c'est grâce à ses conseils que je suis parvenu à débuter après un mois d'entraînement. Je n'ai pas encore fourni de courses merveilleuses, j'ai tenu honorablement mon rôle, mais j'espère faire mieux et étonner par ma vitesse ceux qui, lorsque j'étais cocher, se plaignaient de ma lenteur... quand ils m'avaient pris à l'heure.

HEURTEVIN.

LE MATCH MOORE-ADOLPHE

Adolphe — Moore — (Plaque Lumière)

Un match international à la Salle Wagram.

Le 4 janvier, à la Salle Wagram, a été disputé un match de boxe anglaise entre le professionnel anglais Moore, et notre jeune champion Adolphe. Il comportait dix reprises de trois minutes. Les gants étaient de six onces. Dès le début, Moore fit preuve d'une incontestable supériorité et Adolphe ne put mieux faire que d'aller jusqu'au bout de la rencontre. Tout autre pugiliste français, selon nous, aurait été knock-out avant la fin de la troisième reprise.

NOTES DES ÉDITEURS

Les deux articles que nous avons récemment publiés sur le « Truquage des muscles » et le « Déchireur de cartes » nous ont valu plusieurs visites et nombre de lettres. Il est fort probable que les défis lancés par les signataires des deux articles seront relevés de divers côtés. Cela pourra nous valoir d'intéressantes rencontres pour les soirées que nous organiserons dans l'une des salles de fêtes de notre nouvel hôtel des Champs-Elysées.

Outre le grand théâtre dont nous avons déjà eu l'occasion de parler à nos lecteurs, nous aurons, en effet, une autre salle des fêtes, de proportions plus restreintes, dans laquelle pourront être données des réunions plus intimes et qui pourra servir également comme salle d'exposition, ou pour les assemblées générales des sociétés sportives.

Nous nous tenons à la disposition des intéressés pour leur faire connaître les prix et les conditions de location de l'une et l'autre de ces deux salles.

Plusieurs lecteurs nous ont demandé de publier dans la *Vie au Grand Air*, des œuvres de longue haleine. C'est une idée que nous caressons depuis longtemps déjà, et nous comptons la mettre sous peu à exécution.

Nous annoncerons incessamment à nos lecteurs une série qui sera, pour eux, nous en sommes certains d'avance, une surprise agréable.

Femina du 15 janvier continue la série de « Lettres à Françoise », de Marcel Prévost, dont le succès est toujours retentissant. On y remarquera aussi une série d'articles d'un très vif intérêt de M. Albert Flament, Judith Gautier, et une double page sur les nouvelles figures de cotillon, spécialement créées pour les lectrices de ce journal.

Le numéro de janvier de *Je sais tout* paraît sous une couverture qui gravera dans vos mémoires la situation de nos nouveaux bureaux. Le dessinateur Lelong a donné à *Je sais tout* la forme d'un aérostat qui s'élève au-dessus de l'avenue des Champs-Elysées et projette les feux d'un réflecteur sur l'hôtel des publications Pierre Lafitte, qui va devenir le rendez-vous artistique, littéraire, mondain et sportif, grâce à sa salle des fêtes, à sa Photographie d'Art et à sa Galerie d'Exposition.

Pierre Lafitte et Cie.

LA DESTRUCTION DE LA RACE PURE

Par SAINT-GEORGES

Le Comité consultatif permanent des courses vient d'émettre le vœu que les débuts des poulains de deux ans pourront désormais avoir lieu à partir du 1er juin. Y avait-il opportunité? N'y a-t-il pas danger à avancer si tôt dans la saison l'époque où il est permis de faire courir les jeunes? C'est ce que nous étudions ici

MÉDITEZ le plus exemplaire des dilemmes : en fixant au 1er juin les débuts des deux ans, tout le monde sera content, parce qu'il faut que les jeunes puissent gagner vite leur avoine, et parce qu'il faut aussi faciliter l'épuration. Les deux premières années, à ce point de vue, le système fera merveille; dans trois ans, les petits poulains ayant trouvé de nouveaux moyens d'existence ou d'exode, le nombre s'en trouvera grossi, la concurrence s'aggravera, et finalement, les propriétaires se sentiront aussi empêtrés que par le passé. Les jeunes étaient cinq cents; ils seront mille.

Les acheteurs diront tacitement aux éleveurs : « Faites-nous des chevaux ultra-précoces, de petits phénomènes du *jump off*, ne vous occupez pas de leur avenir, de leur durée; les chevaux à l'entraînement coûtent cher; nous ne voulons plus de vos races françaises, de tout ce qui descend de Dollar, Monarque, Plutus, Vermout; nous voulons la race qui passe comme un nuage, comme un flot rapide en son cours... » Mais c'est la réforme de toute notre jumenterie, que vous demandez là; vous nous croyez donc aussi riches que les membres du Comité consultatif? répondra l'immense majorité des éleveurs. Toutes les épreuves de quatre ans et au-dessus revenaient, en effet, aux dépositaires de notre vieux sang, continuera l'acheteur; mais nous n'avons plus le temps d'attendre; chaque mois d'avance est une chance de succès de plus.

L'élevage français devra donc répondre à ces sollicitations, à cette conception déjà néfaste qui fait qu'en octobre de la troisième année, cinq chevaux restent sur la brèche pour aller au delà de 2.400 mètres; la quatrième année, c'est la faillite de tout ce que nous avons encaissé, glorifié, comme de toute une pléiade décrétée nauséabonde lors des grandes épreuves classiques. Cette tendance nous a conduits à l'affaiblissement de nos éléments indigènes les meilleurs, de nos sélections aidées par un sol favorable au fond, à la fortune de l'élevage anglais et à l'appauvrissement du nôtre, par prestige d'exotisme.

On nous leurre avec ces mots : « Il y a l'exemple de l'Angleterre », dont l'élevage est si grand, si prospère... alors que les meilleurs juges d'outre-Manche crient que l'on abîme la race par l'abus des courses de vitesse et l'encouragement à la précocité. Il est prouvé que les chevaux anglais n'ont ni tenue, ni endurance. Ils restent vingt ans sans enlever les 240.000 francs de notre Grand Prix. Vous avez vu Sceptre, et, dans le Municipal, Pretty Polly et Zinfandel, et cela ne vous ouvre pas les yeux! Aucun fils de Flying Fox n'a de fond ni de durée. Gouvernant, trempé de sang français, va plus loin, mais sur le macadam; si la tâche devient ardue par le terrain lourd, Maximum, médiocre débutant à deux ans, le laisse en route et termine sa carrière à six ans net comme le plus net des poulains. Génial et Strozzi, Strozzi et Génial, tels sont les reliefs pour un Rainbow et un Cadran!

Récemment, M. Garcin était appelé à examiner Marsan, après son léger accident du Gladiateur; l'éminent praticien fut émerveillé de la qualité des membres du fils d'Elf, vainqueur deux fois du Gladiateur, fils d'Upas, deux fois vainqueur aussi de cette épreuve; dans ces familles de stayers, que le nouveau régime jettera par-dessus bord, vous trouverez des tendons et des os d'acier; il y a usure du squelette chez les races précoces, usure héréditaire venue des débuts hâtifs, qui, par l'ostéite, conduit le pur sang à sa perte suivant l'avis des biologistes. Membres à suros, et en sureau, tissus adipeux, lymphe, voilà ce que nous trouvons chez ces animaux brillants, privés de tempérament, nantis seulement de propulseurs rapides dans une lourde croupe, voilà ce qui a fait abandonner nos lentes et judicieuses sélections, nos croisements prudents, le dosage observé jusqu'au jour où la loi de 1891 instituait un genre de sport nouveau en vue duquel il fallait beaucoup de chevaux électro-rapides pour des programmes établis à l'usage du rendement du mutuel.

Un élevage modèle Le haras de Jardy est le plus bel écrin de perles de l'élevage anglais : toutes les plus illustres origines y sont représentées par des juments impeccables; le sire est mis hors de pair; les produits recueillent dès leur jeune âge l'admiration des connaisseurs; ils débutent souvent avec éclat, apparaissent en terreur au printemps; s'ils réussissent un peu, l'étranger s'en saisit à prix fantastique; s'ils font ce que tant d'autres ont fait, on se pâme; c'est la prototypie et le protagonisme par excellence de tout ce que l'importation peut offrir de mieux.

Eh bien! à trois ans et demi les spécimens de ces races fameuses ont disparu. S'il est un éclat plus durable, il est projeté par Ajax, Val d'Or, Gouvernant, aux sangs aborigènes, d'une part. Et combien d'éphémères! Pourtant avec quelle prudence ces atouts sont joués! Comme ils sont peu exposés à tous les aléas, à toutes les secousses! Par l'exemple des grands, vous pouvez juger les petits.

Les programmes nouveaux ont attiré le nombre; les naisseurs ont rivalisé de sujets à origine mirobolante. Les enchères deauvilloises sont affolé; on s'est pressé autour du Pactole. De là l'outrance; de là le trop-plein, de là les mesures nouvelles; elles ne feront que provoquer, non plus seulement une surproduction, mais une fabrication de yearlings déjà tout formés pour la course. Alors qu'il était bon d'activer le mécanisme par le sang anglais, on supprimera les qualités héréditaires de nos races pour ne plus faire que le genre lévrier.

Déjà, par le système en honneur, nous sommes arrivés à une pénurie de cracks, à une production très attaquée. C'est Brisecœur, à douze livres d'un cheval de Derby, qui représente notre élevage à l'arrivée du Grand Prix. Il ne sort pas d'une des admirables juments anglaises du duc de Gramont. Tout son cœur, toute son endurance, il les a puisés dans le sang d'une mère presque française.

L'exemple anglais! Lorsque nous avons dit cela, nous avons tout dit. Sait-on de combien supérieur serait l'élevage anglais s'il abandonnait la précocité? Encore est-elle possible dans un pays où l'on est ménager des chevaux, d'autant qu'il en coûte cher d'aller courir loin. L'exemple anglais! Qui donc pourrait dresser la liste de ceux qui laissèrent leur carrière dans les débuts hâtifs? C'est comme le rude enfant des campagnes, élevé nu et sans lait; on n'inscrit pas ceux qui meurent! Quant au jugement du propriétaire, il n'y aurait qu'un sot, parmi les plus habiles, pour ne pas reconnaître ses lourdes fautes.

Les avantages pécuniaires? Une illusion. Les deux ans prendront la place des trois ans et le nombre, que l'on ne trouvait pas contre ceux que la patience avait amenés à point, on le trouvera dans la furie des deux ans, mais la tâche d'amélioration fondamentale ne sera pas accomplie.

Plus il y aura de courses, plus il y aura de chevaux, voilà le résultat. Le fameux lessivage restera aussi difficile que par le passé; les non-valeurs seront d'autant plus déconsidérés qu'on ne pourra compter sur leur avenir. Relevez, par curiosité, sur la chronique, les noms des fruits secs.

Concession tardive C'est un très grand malheur que la Société d'Encouragement n'ait pas cédé plus tôt sur les débuts au 15 juillet, non en faveur de l'émancipation des deux ans, mais afin de libérer les meetings de province. Se voyant débordée, elle a capitulé à la façon de Gervaise dans l'Assommoir du père Colombe; elle a pensé que mieux valait trinquer avec tout le monde que de demeurer dans sa louable sagesse; elle s'est fait servir la date du 1er juin, alors que le 15 juin seulement était demandé. Elle a bien fait, en somme, puisque le principe qu'elle avait tant défendu se trouvait aboli. Et M. Hornez, directeur des Haras, est resté seul de son avis, après avoir lutté de son mieux contre les débuts de juin. Honneur à lui!

M. Maurice Caillault, rapporteur, a fait valoir que l'interdiction de courir avant le 1er août remontait à 1867 et que Monarque, Dollar, Vermout et Gladiateur étaient nés antérieurement à cette époque. Or, ces chevaux ne profitèrent pas de cette licence, et, de plus, l'usure héréditaire ne s'était pas encore révélée, n'apportait pas l'enseignement qu'elle comporte aujourd'hui. Il n'y avait que des hommes de cheval; on ne cherchait qu'à faire de bons chevaux, et non des instruments de jeu.

Si cette mesure prohibitive a dû être prise par l'élite de nos sportsmen à une époque où l'on était en peine de concurrents pour emplir les programmes, ce fut, sans doute, pour de sérieuses raisons, car les maîtres du turf d'alors étaient de remarquables connaisseurs. Leur œuvre parle pour eux.

On a également objecté que le sport devenait languissant en juillet. C'est exact. En encourageant l'endurance, les courses auraient pris de l'intérêt et le nombre serait venu. Nous aurons désormais, non plus le sport languissant, mais ces absurdes mêlées de vingt-cinq inconnus, sous des casaques indistinctes, courant mille mètres vers le poteau. Ça ne sera pas folichon, mais du moment que les baraques verront du public, tout sera pour le mieux dans le plus triste des mondes.

Conséquence : Au lieu, après avoir formé et attendu les jeunes, d'en profiter deux ans durant, on aura, pour leur faire gagner leur avoine, trois mois d'automne et trois mois de printemps.

Si l'élevage avait été autrement orienté, les sacrifices des propriétaires seraient compensés par une carrière plus longue et la répartition des chevaux atténuerait la cohue, permettrait d'avoir des montes, tandis que les débuts de juin vont restreindre le cercle qu'ils prétendent élargir. Nous croyons aller vers le sport anglais, qui ignore les dangereuses facilités suburbaines; nous nous dirigeons vers le capharnaüm américain que fuient milliardaires et fines cravaches. Ciel! Que de réformateurs!

Ne nous faisons pas d'illusion. C'en est fait du turf, du grand et beau sport. Le progrès outré, l'excès d'argent, le jeu fou, les appétits forcenés, toutes les luttes d'âpres convoitises, l'insouciance du but originel en faveur de belles finances, les antagonismes particuliers, la hideuse politique et tout ce qu'elle pourrit, nous ont placés sur la pente glissante d'un régime décadent. La production abusive du précoce, qui reçoit un nouvel encouragement, ne peut produire que la ruine de tous par une production plus effrénée encore. Donner une issue à la plus détestable des productions ne servira qu'à exciter le naisseur à un élevage spécial qui s'anéantira par les tentations mêmes offertes à une prospérité fallacieuse.

Si dans vingt ans ces lignes tombent sous les yeux d'un sportsman, il saura que la bonne cause fut défendue en vain et que, partisan du progrès, l'auteur de cet article s'est élevé de toutes ses forces contre la destruction qui attend le cheval de pur sang en France!

SAINT-GEORGES.

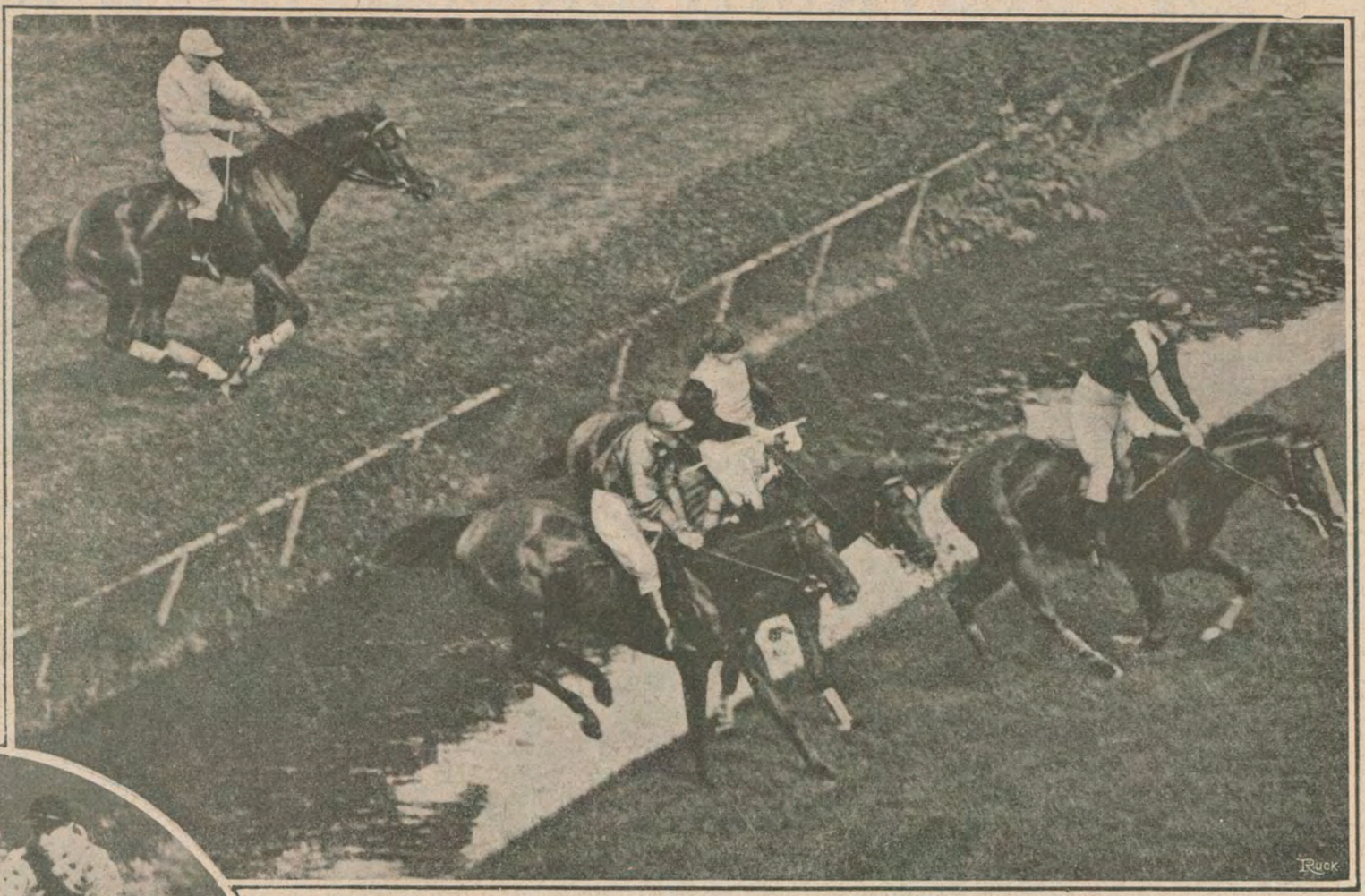
SUR LES OBSTACLES !

Il est malaisé d'inculquer aux jeunes jockeys des principes nettement définis : mieux vaut s'en rapporter à leur intuition, d'abord, à leur pratique ensuite, pour adopter la manière qui convient le mieux à chaque sauteur et d'où dépend la victoire.

QUAND on arrive chez un entraîneur à dix ou douze ans, on vous pose sur un pur sang et on ne vous prodigue pas les conseils théoriques du régiment, on laisse à l'instinct du sujet sa libre action. Pour les passages et sauts d'obstacles il en va de même : pas de leçons proprement dites, mais seulement quelques conseils sommaires. On vous recommandera, par exemple, de maintenir en principe l'immobilité absolue des poignets qui soutiennent ainsi le cheval sans gêner le mouvement de balancier de l'encolure, et qui l'empêchent de s'échapper après la satisfaction du saut ; de ne marquer, autant que possible, aucun mouvement appréciable du corps, ni en avant, ni en arrière, pour ne pas déplacer le centre de gravité du cheval ; de pencher en revanche le corps en avant pour accentuer l'allure, car le centre de gravité sortant de son plan normal a pour effet d'inciter le cheval à courir après son équilibre ; d'aborder les obstacles en hauteur dans un train ralenti et les obstacles en largeur à plein galop.

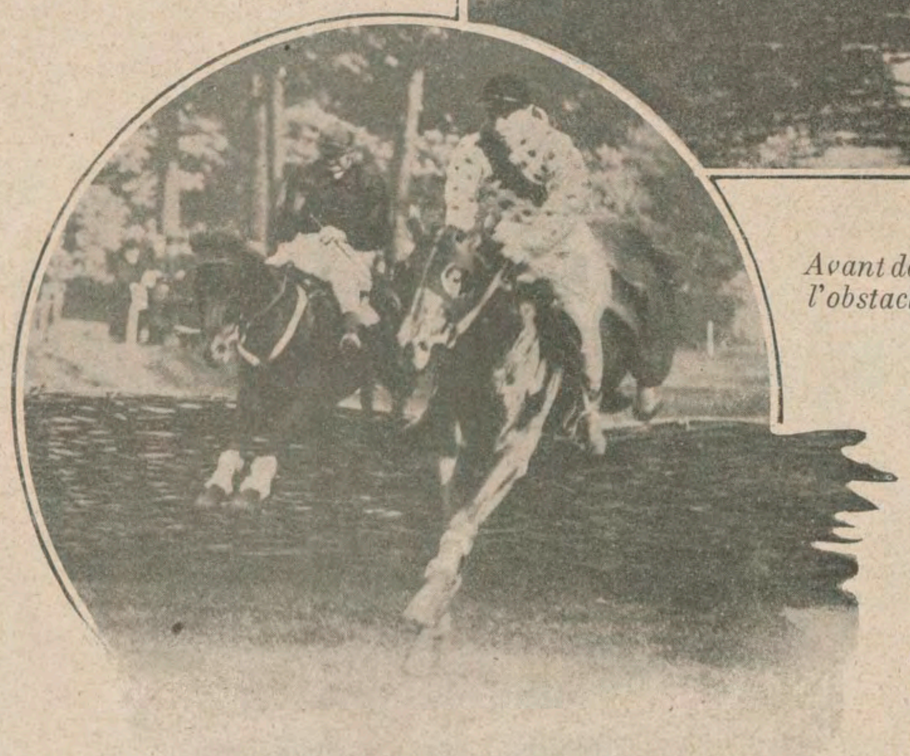
De ce défaut de la nécessité d'un sérieux et long apprentissage, il résulte que le jockey de plat peut, du jour au lendemain, débuter sur les obstacles, souvent même avec succès. — Cela tient d'ailleurs aussi à ce que sur nos hippodromes les parcours de haies et de steeple sont particulièrement coulants.

Le bon jockey d'obstacles doit cesser d'absorber aucun aliment quatre heures au moins avant d'arriver sur le champ de courses. Le signal du départ une fois donné, il s'attache à garder les rênes rassemblées et basses et à conserver sur le plat comme dans le saut l'immobilité la plus absolue du buste, des cuisses et des genoux ; il ne doit se départir de cette règle qu'en descendant la butte ou contre-haut d'Auteuil, dont la rapidité de la pente l'oblige, pour éviter la glissade, à porter légèrement le poids du corps en arrière. Quand il aborde les rivières il importe qu'il accentue un peu le train, immédiatement après avoir franchi l'obstacle précédent : il fait ainsi comprendre au cheval la nécessité d'allonger sa battue et de proportionner la détente de son élan à



La Rivière des Tribunes.

Avant de sauter la rivière, il faut accentuer le train pour avertir le cheval afin qu'il aborde l'obstacle dans sa foulée. Au moment du saut, le jockey doit éviter le retrait du corps.



Le Saut d'une Claie.

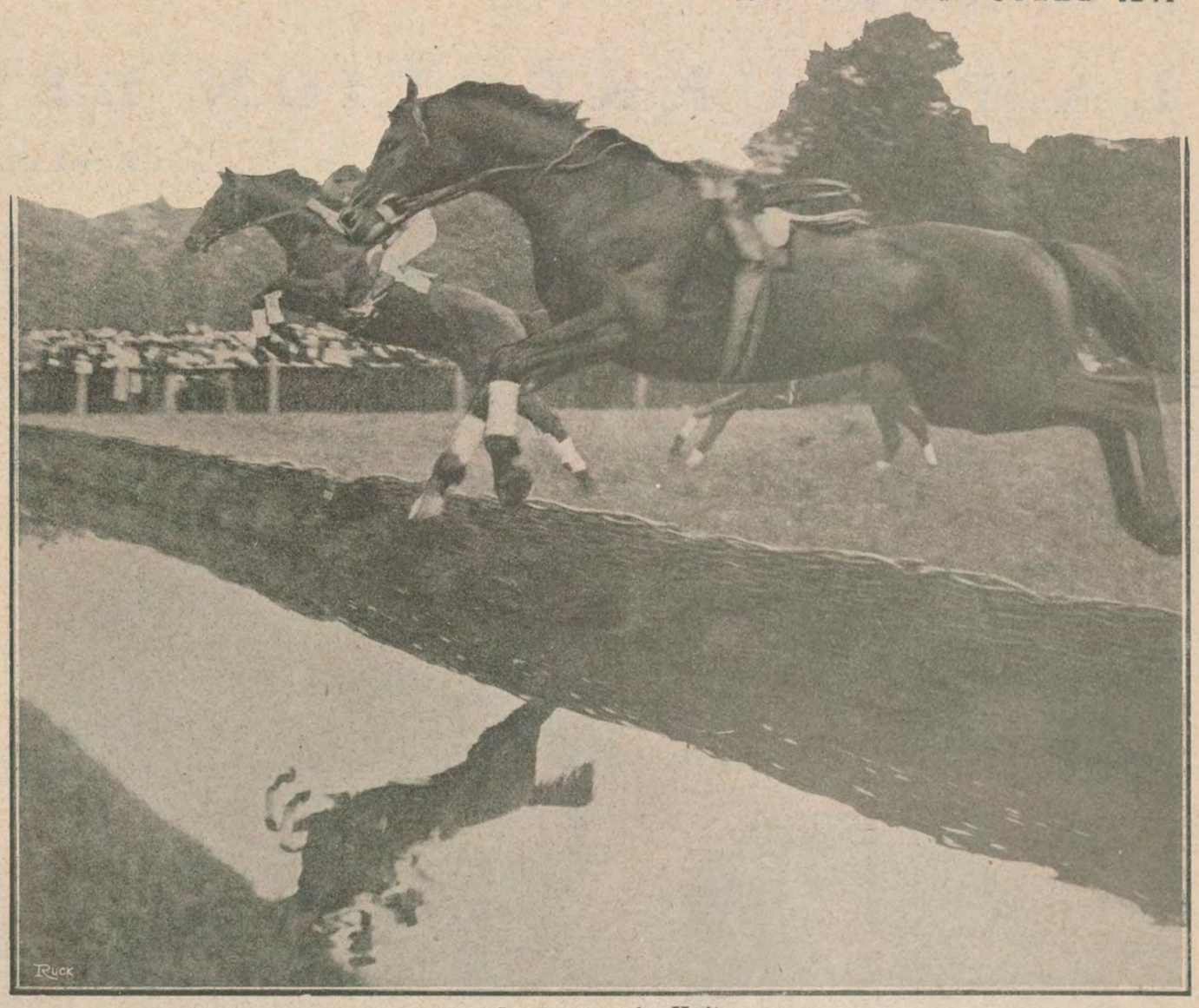
Maintenant, la plupart des jockeys d'obstacles ont pris l'habitude de ne plus rejeter le corps en arrière lorsqu'ils sautent. De cette manière les mouvements de la monture ne sont pas gênés.

Une Haie.

En France, les haies peuvent s'aborder à plein galop, car elles sont beaucoup moins dures qu'en Angleterre. Cela permet aux jockeys de ne pas perdre de terrain aux obstacles.

l'amplitude du bond qu'il doit faire ; cet avertissement une fois donné, il a soin de rendre à sa monture toute son initiative et de ne la gêner en quoi que ce soit, pour éviter de lui faire prendre le saut trop loin et de la faire alors rouler sur l'autre bord. Pour passer les haies, le brook, la double barrière, le mur en terre et même le mur en pierre, il se garde de changer la position des mains ou du corps : la moindre action inutile sur la rêne droite ou sur la rêne gauche inspirerait au cheval une hésitation qui aurait fatalement pour effet soit de le faire dérober, soit de le faire sauter en travers et accrocher ; la même action sur les deux rênes ensemble lui ferait lever la tête de telle sorte qu'il ne verrait pas l'obstacle et viendrait bourrer dedans. Pour franchir le bull finch, le jockey avisé veille, par un léger serrement des doigts qui se répercute sur le mors, à prévenir son cheval que, sans incartade, il passera le plus aisément du monde cet obstacle impressionnant, plus sévère en apparence qu'en réalité.

Il convient, en outre, que le cavalier adroit sache placer son cheval pendant le parcours, et qu'il se guide, à cet effet, sur la configuration de l'hippodrome : c'est ainsi qu'un jockey habile peut gagner, sans exagération, 60 à 70 mètres à Auteuil si, après la descente de la butte il incline à droite, saute le brook à l'extérieur, la rivière du huit le plus près possible de la corde d'intersection et s'il se dirige en biais vers la grille du pesage pour aborder ensuite absolument droit le talus en terre et serrer enfin tout le tournant jusqu'au bull finch. Il importe également qu'il sache esquiver les bousculades, qu'il sente la mauvaise volonté du cheval dès qu'elle se manifeste, pour la vaincre en roulant



La Rivière du Huit.

Pour franchir cet obstacle, après l'avertissement préliminaire des rênes et des jambes, on doit laisser au cheval son entière liberté d'action.

Le passage de la Butte.

Pour passer la butte ou contre-haut, il faut porter légèrement le poids du corps en arrière, pour éviter la glissade fâcheuse.

Le Brook.

On doit sauter le brook comme une simple haie sans activer l'allure, sans changer la position des mains ou du corps.

les poignets. Il faut enfin qu'il puisse, sans difficulté, reprendre sa monture après le saut, s'il y a lieu de la laisser souffler, ou de prolonger la course d'attente en dernière position ; mais il faut alors qu'il ait le tact de lui lâcher la tête en temps voulu, pour le passage de l'obstacle, et de se rappeler que pour ne pas perdre de terrain, un cheval doit pouvoir s'enlever 1 m. 50 à 2 mètres avant la haie.

Le plus imperturbable sang-froid, la plus complète insouciance sont les qualités morales qui font le bon jockey. Le cavalier qui perd la tête devant l'éventualité du danger ne pourra pas d'abord monter aux ordres et, ensuite, il ne saura pas éviter l'accident. Il est difficile à celui qui a fait une chute grave d'échapper à l'appréhension du saut, s'il n'a pas un caractère fortement trempé, et le malheureux ne se rend pas compte que c'est justement cette appréhension qui lui fait courir les plus grands risques en le poussant à faire sauter le cheval au lieu de le laisser sauter : il faut plaindre l'homme qui voit la mort derrière l'obstacle. Quand il se met en selle, le jockey, dans son intérêt même, ne doit pas plus penser à la chute que le marin, quand il s'embarque, ne doit songer au naufrage ; à aucun moment du parcours il ne doit perdre l'exacte notion des choses : c'est particulièrement difficile quand les pelotons sont nombreux et que, suivant l'état du terrain, on reçoit dans les yeux des pierres ou des paquets de boue.

Les parcours français sont, du reste, en général, beaucoup moins durs que les parcours anglais. Nulle part nos jockeys ne se trouvent, comme à Liverpool, où se dispute, sur 7.200 mètres, le fameux Grand National, dans l'obligation absolue, devant la sévérité des obstables, de faire marquer le saut à leur monture et de pencher nettement le corps en arrière pour éviter la chute. Partout, dans la région parisienne, ils peuvent, sans hésitation, sauter dans la foulée.

Contrairement à l'opinion répandue généralement dans le public, ce ne seraient pas les obstacles d'Auteuil qui passeraient pour les plus durs à franchir, mais ceux d'Enghien. Ce qui rendrait particulièrement pénibles les divers parcours classiques sur la butte Mortemart, ce serait le mauvais état du terrain, l'inclinaison de la piste des fortifications, les deux passages de route et aussi l'emplacement défectueux du mur en pierre et de la haie de la butte plantée de travers à un tournant excessivement rapide. A Enghien, au contraire le terrain est excellent et très bien entretenu. Un poney passerait aisément les haies de Saint Ouen et de Vincennes : le grand parcours des steeples de ce dernier hippodrome aurait la réputation d'être le plus intéressant, avec sa descente au loin, dans la plaine, qui évoque, pour le cavalier, l'imprévu de la chasse à courre ou du rally.

R. de Villetaneuse.

LA RÉSURRECTION DE LA ROUTE

Une Œuvre de M. C.-L. CHARLEY

« La traction animale a fait son temps ; le transport par eau est trop lent ; le réseau ferré insuffisant ne peut plus, ou ne peut guère se développer ; le pays entier souffre, pâtit d'un manque de communications. »

Ainsi s'exprimait, l'autre jour, le *Figaro*, qui ajoutait que l'heure était venue de demander à l'automobile d'apporter au mal le remède qui aura sur l'évolution sociale et économique de la France une influence si considérable.

Il faut, écrivait-il, tirer parti de notre incomparable réseau routier, il faut créer, multiplier les lignes d'automobiles, et notre gouvernement doit y aider s'il veut répondre aux vœux de tant de conseils généraux.

En parlant ainsi, nous prêchions pour une cause déjà gagnée, ce qui n'est pas pour nous attrister.

Il s'est, en effet, trouvé un homme, qui, voyant juste, voyant loin, a pensé qu'il était inutile d'attendre les initiatives gouvernementales. Il est allé de l'avant, hardiment.

En pionnier audacieux, sûr de lui, plein de confiance dans l'œuvre qu'il allait entreprendre, avec enthousiasme même, parce qu'il entrevoyait tous les bienfaits qu'en tirerait sa patrie, il l'a créée grandiose.

Cet homme, c'est M. C.-L. Charley ; son œuvre, c'est la Société Française d'Initiative pour les Transports économiques par automobiles.

Le premier est connu ; personnalité active, entreprenante, il occupe dans le commerce et l'industrie de l'automobile une place prépondérante ; l'œuvre ne tardera pas à l'être tout autant que celui qui en conçut l'ample formule et sut lui donner une si puissante organisation, qu'on peut tout de suite entrevoir, avec une patriotique émotion, la féconde influence qu'elle aura sur la prospérité du pays tout entier.

M. C.-L. Charley.

M. Niclausse.

M. Darracq.

M. Léon Serpollet.

La Société Française d'Initiative pour les Transports économiques par automobiles n'est pas à créer : elle est créée ; elle fonctionne.

Elle a pour président M. Jules Niclausse, le grand constructeur de chaudières pour la marine : pour administrateur délégué M. C.-L. Charley. Autour d'eux se sont groupées les plus hautes compétences industrielles et financières ; elles leur ont apporté l'appoint précieux de leur autorité et de leurs organisations.

Le siège social de la Société est à Paris, 17, boulevard Haussmann. Voilà son bref état civil. Mais son but, quel est-il ?

Je suis allé le demander à celui qui le vit et le lui indiqua, M. C.-L. Charley, et voici ce qu'il m'exposa :

— Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on se lamente en France sur l'insuffisance des moyens de communication. Tous les efforts tentés depuis des années et des années pour accroître dans des proportions conformes aux besoins du commerce et de l'industrie les réseaux de nos chemins de fer sont demeurés stériles ou à peu près.

En 1906, il n'a été construit en France que 438 kilomètres de voies ferrées ; la campagne de 1907 se clôturera par des chiffres moins élevés encore ; ce n'est pas la bonne volonté qui manque, c'est l'impossibilité à laquelle se heurtent les Compagnies de créer des lignes nouvelles dont le trafic en voyageurs et marchandises permettrait une exploitation utile pour rémunérer les formidables capitaux qu'engloutissent, en travaux de premier établissement, en matériel et en service d'exploitation, les voies ferrées. Les chiffres que je vais vous donner ne sont pas nouveaux, mais ils sont authentiques et suffiront à prouver qu'il n'y a plus rien à attendre du train pour donner au pays la circulation qu'il exige pour son développement économique.

« Un kilomètre de voie ferrée, continua M. C.-L. Charley, coûte moyennement en France 424.000 francs. A cette note, il faut ajouter ce qu'a coûté le matériel et ce que coûtera un personnel obligatoirement nombreux Additionnez, multipliez, et, effrayé, vous comprendrez pourquoi toutes nos compagnies, sauf une, accablées par des réseaux trop vastes, sont dans la nécessité de faire fréquemment appel aux garanties financières de l'Etat. Pour amortir et rétribuer de tels capitaux, il faut un énorme mouvement de voyageurs et de marchandises que seules peuvent espérer les grandes lignes qui canalisent toute la vie commerciale et industrielle du pays et quelques réseaux secondaires qui collaborent à cette centralisation. Le réseau ferré ne peut guère plus se développer ; le chemin de fer a donné au pays tous les bienfaits qu'on pouvait attendre de lui ; il est impossible, désormais, de lui demander plus ; il coûte trop cher en travaux d'art admirables, tunnels et ponts, difficultueux, longs et ruineux à exécuter. Avant d'être mise en service, une ligne nouvelle impose des mois et des années d'études d'établissement durant lesquels les capitaux s'immobilisent, improductifs. Et si, dans leurs calculs, les ingénieurs se sont trompés sur les ressources économiques de la région que traverse la voie nouvelle, c'est l'exploitation ruineuse qui grève la Compagnie et la contraint à réduire à son minimum la coûteuse circulation de ses convois.

« Le chemin de fer, insiste M. C.-L. Charley, a donné tout ce qu'il pouvait donner, mais, parce qu'il ne peut plus, pour des raisons financières, se développer, l'essor économique de la France doit-il, lui aussi, s'arrêter ? Non, n'est-il pas vrai, et c'est à examiner les dangers de la situation pour l'avenir commercial et industriel de la France, si concurrencée, que m'est venue l'idée d'exploiter l'admirable, l'incomparable réseau routier de notre pays. C'est la bicyclette d'abord, c'est l'automobile ensuite, qui m'ont fait découvrir ce trésor. Profitons-en : nul pays n'en possède de pareil ; des années et des années passeront avant que les autres Etats disposent d'un réseau aussi complet, aussi parfait, aussi bien compris. Nous avons à notre disposition 700.000 kilomètres de routes merveilleuses qui ne font rien ou presque rien, et qui s'offrent magnifiques, idéales, au plus actif, au plus pratique, au moins hasardeux, au plus économique des moyens de transport : l'automobile !

« Que coûte, en effet, à établir une ligne d'automobiles ? Rien, rien en comparaison des capitaux indispensables à la construction d'une voie ferrée dont le coût est de 424.000 francs le kilomètre. La route n'est pas à faire ; elle est faite ; la route est là, elle, nationale ou départementale, avec toutes ses infinies ramifications qui ne négligent nulle vallée, nul hameau, nulle hauteur, enveloppant tout le pays jusque dans ses coins les plus reculés. Tel le système des vaisseaux sanguins enveloppe notre corps ! Il suffit de quelques voitures — des omnibus pour les voyageurs, des camions pour les marchandises — et, du jour au lendemain, une région qui s'anémiait, faute d'actives relations avec le reste du pays, recevra une autre vie et prospérera par les touristes accourus pour ses nouvelles beautés découvertes, par les commerçants et les industriels attirés par l'exploitation de ses richesses naturelles ou artificielles. Et qu'aura-t-il coûté pour obtenir cette transformation ? 200 à 250.000 francs environ pour un service routier de 100 kilomètres, service qui, par chemin de fer, aurait entraîné un capital d'une dizaine de millions, au moins !

« Que d'autres avantages encore, poursuivit M. C.-L. Charley ; la côte n'effraye pas l'automobile, qui va partout, qui ne renâcle pas, tel le train devant une infime pente de trois millimètres par mètre. L'automobile escalade toutes les rampes, et les descend avec sécurité.

« L'automobile est... mobile. Pour une raison ou pour une autre, voici que le parcours choisi ne rend pas les résultats escomptés ? Pour le chemin de fer, c'est la catastrophe, car le train, comme l'a dit M. Niclausse, a le fil... ou du moins le rail à la patte. Mais, pour l'automobile, qu'importe ? Ce parcours ne sied pas ? Bifurquons, et prenons celui-là ; allons ailleurs rechercher la région pour laquelle la ligne automobile sera une cause de prospérité. Nous irons chercher le voyageur où il est, la marchandise où elle se trouve. Le train ne peut en faire autant ; sa voie lui est tracée et, qu'elle soit bonne ou mauvaise, il faut

qu'il la suive. La Société Française d'Initiative pour les Transports Economiques par Automobiles ne se propose pas, au surplus, d'exploiter elle-même aucune ligne ; son rôle est plus élevé, elle se mettra à la disposition des intérêts régionaux de la France, et répondant à tous les appels, elle enverra des ingénieurs étudier les parcours présentés, afin de se documenter sur les ressources du pays. Ceci est bien mais ceci est peu. Après avoir étudié, il faut créer maintenant ; or, les communes ne sont pas riches, le département ne l'est guère plus. Les subventions tardent ou tarderont. Il ne faut pas attendre. Le temps qu'on perd, ce sont des ruines qu'on accumule. La Société d'Initiative intervient alors, fait appel à ses financiers, et apporte au groupe régional les capitaux utiles à l'organisation de la ligne automobile. Mais elle n'apporte pas que les capitaux, elle apporte aussi l'engin, et cet engin, c'est l'omnibus et le camion à vapeur Darracq-Serpollet, dont les multiples qualités ont été suffisamment démontrées pour que je n'aie pas à m'étendre sur ce sujet Sans débrayage, sans changement de vitesses, sans donc cette partie fragile et sans cesse en travail des autres automobiles, l'omnibus et le camion Darracq-Serpollet, d'une construction simple et robuste et d'une manœuvre presque enfantine, permettent d'assurer le plus rapide, le plus régulier, le plus silencieux et le plus économique des grands services routiers.

« A ces véhicules idéaux, un autre premier facteur est ajouté : ils roulent sur des bandages Bergougnan, dont la souplesse et la résistance viennent de faire de si décisives preuves dans le concours Paris-Marseille et retour, où ils ont, à 30 et 32 à l'heure, porté de bout en bout, sans en souffrir, des véhicules de plus de cinq tonnes et ont résisté après 20.000 kilomètres d'expériences publiques,

« Vous connaissez l'idée, vous connaissez l'engin. Nous sommes maintenant à la tâche. »

Ainsi parla M. C.-L. Charley. Voilà son programme et son œuvre

Elle est belle et grande ; il faut que la France en 1907 soit riche de cent lignes automobiles.

Nous aurons alors une situation économique incomparable dans le monde entier. Les régions qui végètent prospéreront, les vallées ignorées s'enrichiront ; il n'y aura plus de régions inconnues, îlots perdus au milieu de la mère-patrie. Les Français, voyageant plus, se connaîtront mieux, et au loin.

Des résultats immédiats viennent déjà donner raison à l'entreprise hardie et puissante de la Société Française d'Initiative de Transports Economiques par Automobiles, initiatrice bienveillante et féconde. Plusieurs de nos confrères ayant publié des articles d'avant-garde très documentés sur cette passionnante question des transports en commun, des demandes par centaines sont parvenues à M. Charley de tous les coins de la France et des colonies où les omnibus, camions et automotrices sur rails, système Darracq-Serpollet trouveront à employer leur très réelle valeur.

Nos voisins étrangers s'intéressent avec ardeur à la question, et le siège de la nouvelle Société (17, boulevard Haussmann) voit affluer les propositions en quantité dont plusieurs sont du plus haut intérêt. Le résultat dépasse de loin les prévisions les plus optimistes. Réjouissons-nous de ce succès. Une grande œuvre d'utilité publique vient de naître.

H. P.

LE TSAR EN AUTOMOBILE

La marque Delaunay-Belleville, célèbre par ses chaudières, employées sur les cuirassés et gros navires des grandes puissances, travaille depuis deux ans l'automobile. Les premières voitures qu'elle a construites avaient été conçues et exécutées de sorte telle que la Delaunay-Belleville fut aussitôt classée au premier rang de nos meilleurs véhicules de grand tourisme. Les perfectionnements apportés cette année dans sa construction en font l'une de nos voitures les plus sûres.

Les dirigeants de la grande marque dyonisienne ont établi, pour leur nouvelle industrie, des ateliers distribués suivant un plan d'ensemble qui permet un usinage rapide et un contrôle rigoureux de toutes les pièces utilisées.

Chacune d'elles porte la marque du premier fournisseur.

Celles qui montrent le moindre défaut sont impitoyablement rejetées.

Il faut faire très bien et, grâce à une direction sérieuse et à un ingénieur de talent, les résultats obtenus en deux années font bien augurer de l'avenir.

La voiture, avec son châssis cuirassé conservant tous les organes à l'abri de la poussière et de la boue, ses cylindres séparés, son allumage à rupteurs, son carburateur à soupape d'admission d'air automatique donnant au moteur une extraordinaire souplesse, son graissage sous pressions avec pompe oscillante, son embrayage cône cuir, a un aspect puissant, robuste, et donne l'impression d'être un engin indéréglable.

Le Tsar quittant le champ de courses de Krasnoïe-Selo sur sa quarante-chevaux Delaunay-Belleville.

Les posse seurs de voitures Delaunay-Belleville savent qu'en cours de route, le seul ennui à craindre est la perforation ou l'éclatement du pneumatique.

Nous ne voulons pas ici citer les noms de toutes les personnalités princières qui ont porté leur choix sur la voiture Delaunay-Belleville. La liste en serait trop longue. On peut dire qu'on la trouve autour de tous les trônes.

Parmi les clients les plus fidèles, il faut nommer cependant S. M. le tsar de Russie, qui s'est fait livrer récemment une 40 H-P. La photographie que nous donnons ci-contre représente le tsar quittant le champ de courses de Krasnoïe-Sélo, où il vient de passer en revue la garde, sur sa Delaunay-Belleville.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).

2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;

3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 % ;

4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés ;

5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;

6° Nos abonnés ne paient leurs 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 fr.

7° Ils reçoivent gratuitement les numéros exceptionnels.

8° Ils bénéficient d'une remise spéciale sur le tarif de la *Photographie* *Femina* et sur ceux des spectacles, expositions, conférences, etc., qui seront donnés dans notre *Théâtre* et notre *Galerie* des Champs-Elysées.

9° Ils ont droit à une des primes suivantes :

UN VOLUME FEMINA, élégamment broché (valeur 12 fr.), 2.500 gravures offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

DEUX VOLUMES JE SAIS TOUT (2e et 3e semestres brochés, valeur 12 fr.). Le plus beau magazine du monde entier, 150.000 lignes de texte, 3.500 gravures, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME VIE AU GRAND AIR, 26 numéros élégamment brochés (valeur, 12 fr.), 2.000 gravures, offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

DEUX VOLUMES MUSICA, 1 volume texte, 1 volume musique — élégamment broché (valeur 12 fr.), 96 morceaux de musique, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME JOIE DES ENFANTS, élégamment broché (valeur 12 fr.) 5e année, 3.500 grav., offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

Pour recevoir ces primes franco, envoyer 3 fr. 50 pour Paris et les Départements, et 6 francs pour l'Etranger.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

D'UNE façon générale, l'année 1906 a vu la baisse des rentes et la hausse des valeurs industrielles. Nous ne saurions trop nous en réjouir. Nous avons toujours combattu le fétichisme des fonds d'Etat, qui règne malheureusement en France plus que dans tout autre pays. Dans ces causeries de la *Vie au Grand Air*, nous ne sommes peut-être pas revenus assez souvent sur ce sujet, l'un des plus importants cependant qui puissent être traités dans ces notes financières.

L'admiration religieuse du fonds d'Etat s'explique très naturellement en France : 1° parce que notre 3 0/0 jouit, pour nous, d'avantages qui le rendent précieux ; 2° parce que, en France, la puissance financière est centralisée comme elle ne l'est nulle part ailleurs.

Possédant ici le meilleur des fonds d'Etat, on a pu établir des comparaisons plus faciles que justes lorsqu'on a tenté d'acclimater les fonds étrangers chez nous, et le public devait fatalement être amené à croire à l'excellence de ces autres fonds d'Etats parce qu'il avait l'habitude de notre excellent 3 0 0.

Notre centralisation financière a contribué plus encore à ce fétichisme parce que, plus elle a grandi et plus sa grandeur même lui a interdit de s'occuper d'autres placements que de fonds d'Etats. Où est l'affaire industrielle d'une envergure assez gigantesque pour pouvoir mettre en branle les rouages de nos six grands établissements de crédit ? On ne fait pas tous les jours un Suez ou un Panama. Tandis qu'on peut placer tant qu'on veut — 12 milliards — d'emprunts russes.

Donc, l'épargne française ne pouvait pas échapper à l'épidémie des fonds d'Etats. C'était dans l'ordre. Mais aujourd'hui que la leçon russe a dû éclairer bien des esprits, n'est il pas temps de se reprendre ? L'Epargne française, après avoir prêté tant d'argent aux gouvernements, qui s'en servent en général assez mal, ne prendra-t-elle pas la bonne résolution de prêter au travail, au travail qui produit et qui gagne ?

En 1906, nos capitaux ont été plus volontiers aux industries, en moins grandes masses aux rentes ; puisse cette évolution commencer une ère nouvelle ! Répétons-le donc très nettement : l'argent prêté aux Etats est de l'argent condamné à mort, en ce sens qu'il ne profite que très peu au progrès général, tandis que l'argent prêté aux industries, l'argent qui travaille et qui fructifie, est le levier des Sociétés modernes. Et fatalement, il rapporte davantage au prêteur.

PETITE CORRESPONDANCE

Comte de N., Versailles. — *Le titre dont vous nous parlez a, en effet, énormément monté, mais c'est un des meilleurs de sa catégorie. En pareil cas, si l'on a des doutes, il faut trancher le nœud gordien en deux. Vendez la moitié et consolidez cette moitié de bénéfices en obligations* Union des Tramways.

Dérapant 44. — *Vous avez trop de billets de loterie, c'est-à-dire trop de valeurs incertaines. Il faut changer au moins la moitié de votre liste de valeurs, si vous voulez être sûr du lendemain. Seulement un travail semblable ne peut se faire que par lettres. Faites-vous connaître.*

Sécurité 24 — 1° *Les valeurs d'assurances sont de premier ordre quand elles sont bonnes, mais il y a des différences énormes entre les Compagnies. C'est une question que nous ne pouvons traiter que par lettre. Donnez-nous une adresse.* — 2° *Les valeurs étrangères ont l'avantage, à qualité égale, de rapporter davantage ; les menaces d'impôt sur le revenu les ont fait rechercher et à juste titre, mais il faut bien choisir. Dès que nous aurons votre adresse, nous vous enverrons les numéros de la* Revue Internationale des valeurs de placement, *qui vous renseigneront sur les obligations.* Tramway de Puebla, Tramways de Mexico, Rio de Janeiro, Tramway Light & Power, *etc... Ce sont de bons titres qui donnent du 5 0/0 net.*

Mme L. P. — *Ces billets ne nous inspirent aucune confiance, d'ailleurs la loi nous empêche d'en parler dans la publicité des journaux. Placez vos économies en bonnes obligations, cela vaudra mieux.*

Arispe 302. — *L'affaire paraît intéressante : en général, quand, après des travaux dont la durée varie beaucoup, les propriétaires d'une mine sont arrivés à bloquer une masse de minerai bien définie et bien reconnue, la mine se vend les deux tiers de la valeur du bloc. C'est au moins la proportion habituelle des transactions de ce genre à New-York, à Mexico et à Los Angelès, qui devient un centre très actif d'affaires minières. Il reste encore bien des risques à courir, mais une mine en cet état est déjà plus avancée que la plupart de celles qui sont l'objet des introductions de titres nouveaux sur notre marché. En entrant dans l'affaire en ce moment, vous jouez intelligemment, vous jouez à la façon des capitalistes américains.*

Châssis 16. — *Certainement, nous admettons, dans la partie la plus solide du portefeuille, certaines actions privilégiées, comme les* Est de Lyon privilégiées 6 0/0 *ou les privilégiées de* II et III rang Grand Trunk. *L'Est de Lyon a l'avantage de donner sûrement un gros revenu, les Grand Trunk, ont celui de réserver au porteur des plus-values continuelles.*

Albert G., Lyon. — *Nous préférons les* Motor Cab *et* les Taximètres *à la valeur dont vous parlez, mais il y a beaucoup de titres d'automobiles parmi lesquels on peut choisir. Expliquez-nous vos intentions et donnez-nous une adresse : nous ne pouvons examiner librement dans cette correspondance des valeurs nouvelles et trop peu connues.*

L. C. Périgueux. — *Du moment où vous voulez placer une partie de votre capital à l'étranger, le meilleur placement et le plus fructueux vous est fourni par les obligations* 5 0/0 *de* Tramways *et de* Force Electrique dans les grandes villes du Mexique et de l'Amérique du Sud. *En voici trois que nous pouvons vous recommander en toute confiance :* Puebla Tramway Light & Power 5 0/0, *coupon en janvier et juillet, titres de 480 francs, environ, intérêt 25 fr. 50 ;* Rio de Janeiro Tramway Light & Power 5 0/0, *coupon en janvier et juillet, titre de 485 francs environ, intérêt 25 fr. 50 ;* Mexican Tramways 5 0/0, *coupon en mars et septembre, titre de 2.350 francs, environ, intérêt 130 francs.*

L'obligation Inverness 5 0/0 *(Chemin de fer et charbonnage au Canada) est aussi très sûre. Le titre est de 2.400 francs environ avec coupon en mai et novembre, intérêt 130 francs.*

Le revenu de ces titres ressort à un peu plus de 5 0/0 net avec une marge de hausse vers le pair de 6 à 10 0/0. Ils se négocient à Montréal, New-York ou Londres.

P. D., Fontainebleau. — *Voyez ce que nous disons plus haut à* Dérapant 44. — *Avec* New England & Clifton, *nous pouvons vous indiquer* Dominion Copper, *dont les titres sont susceptibles de plus-value.*

Faites vous connaître, nous vous enverrons notices et renseignements précis sur ces deux affaires. Les numéros indiqués ne sont pas sortis.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La jante amovible pour touristes.

Son rôle. — Ses avantages. — Son emploi.

N'avez-vous pas remarqué combien les pneus se font souvent un malin plaisir de crever au moment où cette crevaison est la moins opportune ? Vous êtes en retard pour prendre le train et vous gagnez la station prochaine en quatrième accélérée. A peine avez vous fait un kilomètre, qu'un sifflement se fait entendre et que force vous est de stopper et de vous mettre en devoir de changer votre chambre à air... et de laisser partir le train sans vous.

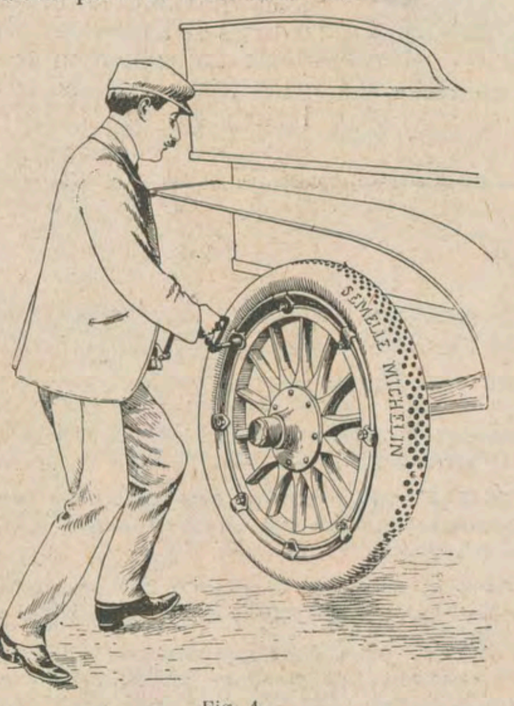


Fig. 1.
Le démontage d'une jante amovible.

Quel est l'automobiliste qui, s'étant trouvé dans une circonstance analogue, n'a pas amèrement regretté le temps exigé par le montage des pneus, et n'a pas appelé de tous ses vœux la méthode simple et rapide qui lui permettrait de se jouer de la crevaison et de n'être plus retardé dans son plaisir ou ses affaires ?

Aussi, en voyant, au Circuit de la Sarthe, un coureur, Szisz, qui, en pleine fièvre de course, remplaça en moins de trois minutes un pneumatique grâce à ses jantes amovibles Michelin, la foule émerveillée, a eu conscience que cette nouvelle méthode existait et que réparer une crevaison allait devenir un jeu.

Clavette.

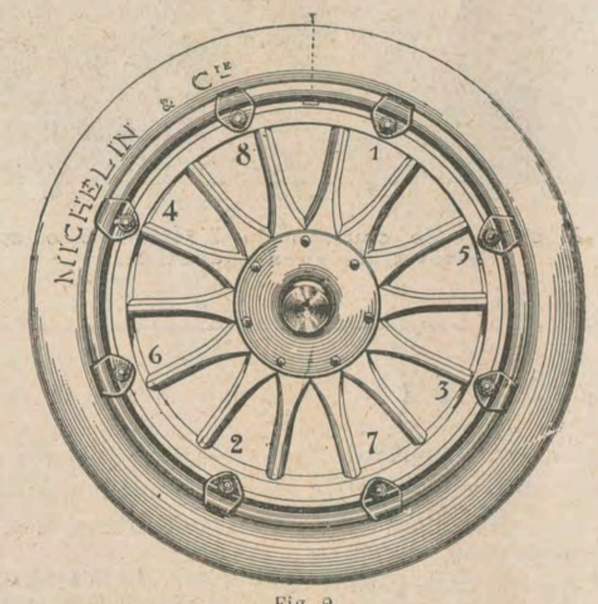


Fig. 2.
Une roue avec jante amovible (vue de face).

Notre jante amovible de course était basée sur l'emploi de coin et présentait par conséquent l'inconvénient de faire travailler les jantes à l'extension, et on pouvait craindre d'en provoquer ainsi la rupture à la soudure.

Aujourd'hui, des essais concluants nous ont permis d'établir le type que nous avons présenté à notre clientèle au Salon du Cycle.

Le principe de notre nouveau système réside dans la forme des agrafes (fig. 3), qui fixent la jante à la roue, agrafes qui épousent exactement le profil de la jante. De la sorte, ces agrafes, au lieu de tendre la jante et de l'élargir, comme le faisaient les coins, la compriment au contraire et la resserrent de telle façon qu'il n'y a plus à craindre la rupture de la jante

Le remplacement d'un amovible sur la roue devient donc des plus simples, et voici comment il faut s'y prendre :

Démontage. — La roue étant levée sur le cric, on desserre successivement tous les écrous des agrafes (B, fig. 3) au moyen du vilebrequin (fig. 1). Puis on enlève chaque agrafe (1 à 2, fig. 2), en introduisant le bout d'un levier entre la jante et la frette à côté même de l'agrafe, et en faisant effort pour la dégager. Dès que l'on a sorti ainsi trois agrafes, les autres viennent d'elles-mêmes, et le pneu aussi.

Remontage. — Vérifier le gonflement du nouveau pneu avec le contrôleur de pression, puis le placer

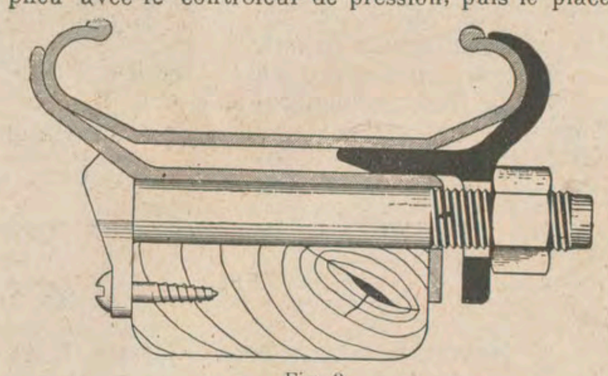


Fig. 3.
Coupe de la jante amovible.

sur la roue en faisant entrer la clavette de la jante (fig. 2) dans le logement qui lui est ménagé sur la frette. Pousser le pneu le plus loin possible. Puis engager successivement chaque agrafe en vissant à la main son écrou de quelques tours. Serrer enfin à bloc les écrous au moyen du vilebrequin, en commençant par celui qui est le plus rapproché de la clavette (fig. 2) et en continuant par l'écrou diamétralement opposé et en croix, c'est-à-dire dans l'ordre 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 (fig. 2).

Les avantages d'un pareil système sont nombreux et nous aurons certainement l'occasion d'y revenir ici.

Ils n'ont pas échappé d'ailleurs aux nombreux visiteurs qui, au Salon, sont venus à notre stand examiner notre jante amovible.

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — Paris. — L.-H. Motti. *Le Gérant* JARRIGE.